

## **ALLEGATO 4**

### **CAPITOLATO TECNICO**

#### **PER L’AFFIDAMENTO DEL SERVIZIO DI TRASPORTO AEREO DI GRUPPI DI PERSONE E SERVIZI CONNESSI PER LE PUBBLICHE AMMINISTRAZIONI ID 1736**



## INDICE

|   |    |
|---|----|
| <b>PREMESSA</b> .....   | 4  |
| <b>1 OGGETTO DELL'APPALTO</b> .....   | 9  |
| 1.1 Suddivisione in Lotti .....   | 9  |
| 1.2 Limiti di Pay Load.....   | 11 |
| 1.2.1 Limiti di pay load dell'aeromobile rispetto al numero di passeggeri da trasportare e termini e condizioni del routing richiesto dall'Amministrazione .....  | 11 |
| 1.2.2 Limiti di pay load dell'aeromobile rispetto alla durata del volo – Lotto 2 .....  | 12 |
| 1.3 Numero massimo di ore di permanenza a terra o <i>turnaround</i> per ciascuno scalo del Routing .....  | 12 |
| <b>2 REQUISITI TECNICI DEL VETTORE CHE OPERA IL ROUTING</b> .....   | 13 |
| <b>3 PROCESSO DI GESTIONE DI UN ROUTING PER CIASCUN LOTTO</b> .....   | 14 |
| 3.1 Invio del Pre-ordine .....  | 14 |
| 3.2 Soluzioni proposte dal Fornitore (Preventivi).....  | 15 |
| 3.3 Invio dell'Ordinativo di Fornitura.....   | 18 |
| 3.4 Accettazione dell'Ordinativo di Fornitura.....  | 18 |
| 3.5 Casi di informazioni mancanti o non congruenti nella richiesta di <i>routing</i> da parte dell'Amministrazione.....   | 19 |
| 3.6 Liste passeggeri e modifica del numero di passeggeri da trasportare su richiesta dell'Amministrazione senza cambio aeromobile .....   | 19 |
| 3.7 Modalità di imbarco e sbarco dei passeggeri.....  | 20 |
| 3.8 Modifiche o cancellazioni relative al Pre-ordine e all'Ordinativo.....  | 20 |
| 3.8.1 Modifica del numero dei passeggeri da trasportare su richiesta dell'Amministrazione con cambio di aeromobile .....  | 20 |
| 3.8.2 Cancellazione totale o parziale del routing su richiesta dall'Amministrazione .....   | 21 |
| 3.9 Peso dei Bagagli e degli Armamenti a bordo da indicare nel Pre-ordine e nell'Ordinativo .....   | 21 |
| 3.9.1 Peso del bagaglio personale e/o bagaglio di gruppo .....  | 22 |
| 3.9.2 Peso dell'Armamento individuale e/o di Reparto .....  | 22 |
| 3.10 Servizio di Catering a bordo da indicare nel Pre-ordine e nell'Ordinativo .....  | 23 |
| <b>4 NUMERO MASSIMO DI ROUTING EROGABILI E PRE-ORDINI GESTIBILI DAL FORNITORE</b> .....   | 24 |
| 4.1 Numero massimo di <i>routing</i> giornalieri erogabili dal Fornitore .....  | 24 |
| 4.2 Numero massimo di pre-ordini giornalieri gestibili dal Fornitore .....  | 24 |
| <b>5 LIVELLI DI SERVIZIO RELATIVI ALLA TIPOLOGIA DI RICHIESTA DEL ROUTING</b> .....   | 25 |
| 5.1 Richieste urgenti di <i>routing</i> con partenza entro le 24 ore .....  | 25 |
| 5.2 Richieste urgenti di <i>routing</i> con partenza entro 96 ore .....   | 26 |
| 5.3 Richieste programmate di <i>routing</i> con partenza oltre le 96 ore.....   | 27 |
| 5.4 Livelli di servizio e Diritti di traffico per destinazioni Extra UE – Lotti 2 e 3 .....   | 28 |
| <b>6 PREZZO COMPLESSIVO DEL SINGOLO ROUTING</b> .....   | 29 |
| 6.1 Prezzo del Preventivo ( $P_p$ ) inviato dal Fornitore .....   | 30 |
| 6.2 Prezzo unitario per ora di volo offerto <i>block to block</i> per le Tratte Live ( $P_i^{TL}$ ), Ferry ( $P_i^{TF}$ ) e Posizionamento ( $P_i^{TP}$ ) per richieste programmate di <i>routing</i> con partenza oltre 96 ore per |    |



|   |           |
|---|-----------|
| ciascun cluster offerto di passeggeri .....   | 32        |
| 6.2.1 Prezzo per ora di volo offerto per la Tratta Live ( $P_i^{TL}$ ).....   | 32        |
| 6.2.2 Prezzo per ora di volo block to block offerto per la Tratta Ferry e Tratta Posizionamento ( $P_i^{TF}$ e $P_i^{TP}$ ).....                | 32        |
| 6.3 Importo complessivo delle tasse passeggeri .....  | 33        |
| 6.4 Importo complessivo del servizio di catering a bordo .....  | 34        |
| 6.5 Incrementi di Prezzo del Routing .....  | 36        |
| 6.5.1 Incremento di prezzo della Tratta Live per Richieste Urgenti di Routing .....   | 36        |
| 6.5.2 Incremento di prezzo della Tratta Live per Stagionalità per Richieste urgenti di Routing con partenza entro le 24 ore .....               | 36        |
| 6.5.3 Incrementi di prezzo per un numero di ore/minuti di scalo a terra superiore a 3 ore .....   | 36        |
| 6.6 Ulteriori costi se applicati dal Vettore che opera il volo .....  | 37        |
| 6.6.1 Eventuale importo per Polizza “War risk” per lo specifico routing .....   | 37        |
| 6.6.2 Eventuale importo per interventi di Sanificazione dell’aeromobile .....   | 37        |
| 6.7 Aggiornamento dei prezzi offerti per ora di volo block to block in funzione della quotazione del carburante e del cambio euro/dollaro ..... | 38        |
| <b>7 CAUSE DI INDISPONIBILITA’ O DI RITARDO NELL’EROGAZIONE DEL SERVIZIO AEREO NON SOGGETTE A PENALI.....</b>                                   | <b>40</b> |
| <b>8 RITARDI DEI ROUTING PER RESPONSABILITA’ IMPUTABILI AL VETTORE E SOLUZIONI PROPOSTE .....</b>   | <b>42</b> |
| <b>9 DESTINAZIONI EXTRA UE – LOTTI 2 e 3 .....</b>  | <b>44</b> |
| <b>10 SERVIZI CONNESSI (OVVERO SECONDARI E COMPLEMENTARI).....</b>  | <b>45</b> |
| 10.1 Risorse messe a disposizione .....   | 45        |
| 10.1.1 Key account.....   | 45        |
| 10.1.2 Referente dedicato alla supervisione di scalo.....   | 45        |
| 10.1.3 Referente per i flussi amministrativi relativi alla fatturazione .....   | 46        |
| 10.2 Numero telefonico dedicato al Coordinamento operativo .....  | 46        |
| <b>11 VERIFICHE ISPETTIVE .....</b>   | <b>47</b> |
| <b>12 AZIONI CONTRATTUALI.....</b>  | <b>50</b> |
| 12.1 Rilievi .....  | 50        |
| 12.2 Penali .....   | 50        |



#### **PREMESSA**

Il presente Capitolato Tecnico definisce le caratteristiche ed i requisiti necessari per l'erogazione del servizio di trasporto aereo di gruppi di persone e servizi connessi (ovvero secondari e complementari) per le Pubbliche Amministrazioni, mediante voli non di linea (charter), per ciascuno dei 3 Lotti previsti.

Si precisa che tutti gli esempi indicati nel presente Capitolato Tecnico, riportano dei valori economici a titolo puramente esemplificativo.

Di seguito si riportano i termini ovvero acronimi intesi nel presente Capitolato Tecnico.

- **ADL (Add Delete List):** lista passeggeri che traccia se ci sono state cancellazioni o aggiunte di passeggeri tra le 48 ore e le 2 ore antecedenti l'orario di partenza del *routing*.
- **Aeromobile:** mezzo di trasporto utilizzato per lo spostamento di passeggeri e relativi bagagli.
- **Amministrazione Ordinante:** ciascuna Amministrazione che, sulla base della normativa vigente, è legittimata ad utilizzare la Convenzione e che utilizza la stessa nel periodo della sua validità ed efficacia mediante l'emissione di Ordinativi di Fornitura.
- **Black List:** Lista di vettori soggetti a divieto operativo nell'Unione Europea, emessa dalla medesima Unione Europea, in consultazione con le Autorità competenti degli Stati membri. Tale Lista (cd. *Black List*) elenca una serie di Vettori extracomunitari che non soddisfano determinati requisiti in materia di sicurezza ed ai quali è interdetto lo spazio aereo europeo. La *Black List* si compone di due allegati (A e B) nei quali sono riportati rispettivamente i vettori completamente interdetti dall'operare all'interno dell'Unione Europea e quelli cui sono applicate restrizioni operative. La *Black List* viene aggiornata periodicamente consentendo aggiornamenti in materia di sicurezza aerea.
- **CAA:** Civil Aviation Authority dei Paesi (in Italia è l'ENAC).
- **Capienza fisica o Capacità "fisica" dell'aeromobile:** numero massimo di posti disponibili su un aeromobile.
- **Capienza commerciale o Capacità "commerciale" dell'aeromobile (pay load):** numero massimo di posti fruibili su un aeromobile che effettua una determinata tratta in funzione delle condizioni previste di atterraggio e decollo che ne limitano la *capacità fisica*.
- **MTOW (Max Take-Off Weight):** peso massimo consentito su un aeromobile al decollo, in ragione delle sue specifiche caratteristiche tecniche.
- **Carrello o carrello d'atterraggio:** sistema meccanico, montato su ruote che sorregge un velivolo quando non è in volo e che viene usato per le manovre di decollo, atterraggio e per quelle a terra.
- **Catering:** pasti e bevande somministrati dal Fornitore a bordo dell'aeromobile.
- **Charter:** voli non di linea (*charter*) come intesi dagli articoli 787 e 788 del *Codice della Navigazione*. La caratteristica di questi voli definiti anche "a domanda" è la mancanza di una sistematicità di programmazione tipica dei servizi di linea.
- **Check in:** procedura di ammissione all'imbarco dei passeggeri indicati nella "Lista passeggeri", mediante la quale sono riscontrati i dati di prenotazione dei passeggeri da imbarcare con i relativi documenti di identità (laddove applicabile); la procedura di check-in per ciascun *routing* dovrà essere concordata tra le parti nel Pre-ordine e Ordinativo di Fornitura emesso



dall'Amministrazione.

- **Cluster di passeggeri:** numero massimo di passeggeri per i quali l'Amministrazione potrà richiedere il servizio di trasporto aereo mediante aeromobili aventi almeno la *capienza fisica* del *cluster offerto* (cfr. par. 1.1 del presente Capitolato Tecnico), ferma restando la *capacità commerciale* dell'aeromobile reso disponibile dal Fornitore in corso di esecuzione contrattuale; i *cluster di passeggeri* sono identificati da Consip (cfr. par. 6 del Disciplinare di gara).
- **COA (Certificato di Operatore Aereo) o AOC (Air Operator Certificate):** Certificato che attesta il possesso da parte di una Compagnia aerea, della capacità professionale e dell'organizzazione aziendale volte ad assicurare l'esercizio dei propri aeromobili in condizioni di sicurezza; il COA viene rilasciato dalla CAA del Paese di registrazione della Compagnia aerea. Ogni Compagnia aerea che svolge l'attività di trasporto aereo di passeggeri o merci è in possesso del COA.
- **Codice della Navigazione (parte aeronautica):** Codice che regola e disciplina il settore aeronautico.
- **Corto e medio raggio:** durata che si riferisce al tempo di volo *block to block* della singola Tratta Live fino ad un massimo di 5 ore di volo consecutive.
- **Diritti di traffico:** accordi aerei bilaterali tra gli Stati, che definiscono modalità e quantità di voli operabili dalle compagnie aeree dei suddetti Paesi su una determinata rotta.
- **EASA (European Aviation Safety Agency) - Agenzia Europea per la Sicurezza Aerea:** organo di controllo del settore aeronautico dell'Unione Europea.
- **ENAC:** Ente Nazionale di Aviazione Civile - Autorità di regolazione tecnica, certificazione, vigilanza e controllo nel settore dell'aviazione civile in Italia, istituita il 25 luglio 1997 con Decreto Legislativo n. 250/97 e s.m.i..
- **Flotta:** insieme di aeromobili appartenenti ad una Compagnia aerea, indicati nel COA.
- **Fornitore:** operatore economico aggiudicatario di ciascun Lotto della Convenzione. In particolare il servizio di trasporto aereo di gruppi di persone e servizi connessi oggetto del presente appalto, viene erogato da operatori economici che svolgono il servizio in oggetto anche tramite l'attività di mediazione e/o intermediazione finalizzata al noleggio di aeromobili in conto terzi.
- **Galley:** dotazioni a bordo dell'aeromobile per la gestione del catering (ad esempio forni, carrelli, vassoi, ecc.).
- **IATA (International Air Transport Association):** organizzazione internazionale di compagnie aeree, che unisce ed integra le varie reti di servizi delle compagnie associate.
- **Licenza di esercizio:** licenza che consente ad una impresa in possesso del COA di effettuare il trasporto aereo di passeggeri o merci, secondo le modalità indicate nella licenza stessa.
- **Lungo raggio:** durata che si riferisce ad un tempo di volo *block to block* della singola Tratta Live superiore alle 5 ore di volo consecutive; i *routing* di lungo raggio prevedono sempre Tratte Live Extra UE.
- **Narrow body:** aeromobile la cui fusoliera è a corridoio singolo.
- **Numero di passeggeri da trasportare richiesto dall'Amministrazione:** si intende il numero massimo, indicato nel *Pre-ordine*, di passeggeri che possono essere trasportati rispetto alla *capienza fisica* dell'aeromobile, fermo restando la *capacità commerciale* del medesimo aeromobile, precisata dal Fornitore nel *Preventivo*. Ad esempio si ipotizza un *routing Roma-*



*Palermo-Bari-Roma:* partono 40 passeggeri da Roma, a Palermo vengono imbarcati ulteriori 60 passeggeri, a Bari vengono imbarcati ulteriori 50 passeggeri, a Roma sbarcano 150 passeggeri; nella predetta fattispecie l'Amministrazione indicherà nel Pre-ordine un **numero di passeggeri da trasportare pari a 150**.

- **Ora di volo block to block:** 1 ora di volo è pari a 60 minuti; pertanto ad esempio un tempo di volo hvb di 1,2 ore è pari a 72 minuti.
- **Ordinativo di Fornitura o Ordinativo:** Ordinativo contenente il *routing* richiesto dall'Amministrazione a seguito dell'invio del Preventivo da parte del Fornitore.
- **Passeggeri trasportati:** personale dipendente dell'Amministrazione o personale autorizzato e/o indicato dall'Amministrazione (ad esempio passeggeri migranti da rimpatriare nel Paese di origine, oppure delegazione di governi esteri, ecc.) per il quale viene richiesto il servizio di trasporto aereo oggetto del presente appalto.
- **Passenger List:** Lista dei passeggeri programmata in partenza per un determinato *routing*; questa lista è comunicata 48 ore prima l'orario di partenza del *routing*.
- **PDL (Post Departure List):** Lista dei passeggeri definita dopo le 2 ore antecedenti l'orario di partenza del *routing*, confermata dal Fornitore all'Amministrazione entro l'ora successiva all'orario di partenza del *routing*, sulla base della quale verrà fatturato dal Fornitore l'esatto importo complessivo delle tasse passeggeri e dell'eventuale catering.
- **Personale a terra:** personale della Compagnia aerea e dei relativi fornitori della stessa, preposto alle attività operative relative all'aeromobile e ai suoi passeggeri (escluso il personale navigante).
- **Pre-ordine:** ordinativo preliminare di fornitura con il quale l'Amministrazione richiede al Fornitore il/i Preventivo/i relativo/i al/ai *cluster offerto/i* per il presente appalto, in funzione del numero di passeggeri da trasportare e dei relativi termini e condizioni del *routing*, secondo le modalità prescritte nel presente Capitolato Tecnico.
- **Preventivo:** itinerario di viaggio o *routing* proposto ed inviato dal Fornitore comprensivo dei relativi prezzi per ora di volo *block to block* per *cluster offerto* (o di eventuali ulteriori cluster non offerti in via facoltativa) e per tipologia di Tratta (Live ed eventuali Ferry e Posizionamento) e di tutti gli eventuali ulteriori incrementi di prezzo, importi e costi che concorrono alla definizione del Prezzo complessivo del *routing* ( $P_c$ ) (cfr. par. 6 del presente Capitolato tecnico), in risposta al Pre-ordine inviato da parte dell'Amministrazione.
- **Prezzo unitario offerto per ora di volo Block to Block o Prezzo offerto:** corrispettivo che remunera il Fornitore per il servizio oggetto del presente appalto per ora di volo *block to block* per ciascuna tipologia di Tratta (Live, Ferry e Posizionamento), secondo quanto specificato al par. 6 del presente Capitolato Tecnico.
- **QTB (Quaderno Tecnico di Bordo):** documento a cura del Vettore che opera il volo, all'interno del quale vengono registrati tutti i dati tecnici salienti del volo, tra i quali anche i dati effettivi relativi ai tempi di volo *block to block* dell'aeromobile, al carburante imbarcato e a tutti i riferimenti tecnico-operativi che hanno caratterizzato il volo stesso.
- **Raggio o Range:** definizione della durata della singola Tratta che costituisce il *routing*. Ad esempio: il Vettore opera un *routing* che ha una durata *block to block* complessiva di 10 ore ed ogni Tratta dura 1 ora; il *routing* in questione è di corto-medio raggio; se invece il Vettore opera



un *routing* che ha una durata *block to block* complessiva di 12 ore ed ogni Tratta ha una durata di 6 ore, il *routing* in questione è di lungo raggio.

- **Routing Extra UE:** *routing* con partenze ed arrivi presso aeroporti nazionali e/o europei ed extra europei.
- **Routing Intra UE:** *routing* con partenze ed arrivi da aeroporti nazionali e/o europei.
- **Routing richiesto dall'Amministrazione:** itinerario di viaggio comprensivo di una o più Tratte Live, eventuali Tratte Ferry e/o di Posizionamento ed eventuali scali, richiesto dall'Amministrazione nel Pre-ordine e confermato dalla stessa con l'invio dell'Ordinativo di Fornitura, sulla base di uno o più Preventivi inviati dal Fornitore.
- **Sanificazione:** insieme di interventi che riducono al minimo la presenza di microrganismi a bordo dell'aeromobile, eliminando le formazioni batteriche dagli ambienti e dalle superfici; tali interventi si intendono successivi all'erogazione del *routing* e devono essere comprovati secondo quanto previsto al par. .6.6.2 del presente Capitolato Tecnico.
- **Scalo:** Aeroporto presso il quale l'aeromobile atterra e decolla a seguito di alcune attività operative quali ad esempio rifornimento carburante, imbarco passeggeri, manutenzione. Lo scalo può essere richiesto solo su specifiche esigenze dell'Amministrazione, fatto salvo diversi accordi tra le parti.
- **Tasse passeggeri:** tasse pagate dall'Amministrazione, in funzione del numero effettivo di passeggeri trasportati indicati sul *QTB*, fatto salvo diverse prescrizioni previste dalla normativa/regolamenti vigenti; sono tasse che variano in funzione degli Aeroporti di partenza/arrivo ed il relativo importo viene definito dalle Autorità competenti.
- **Tempo di volo block to block (hvb) o durata del volo:** durata in ore che intercorre tra la partenza dell'aeromobile dai blocchi del parcheggio dell'Aeroporto di partenza ai blocchi del parcheggio dell'Aeroporto di arrivo.
- **Tempo di volo stick:** durata in ore che intercorre tra la partenza (momento in cui il carrello stacca da terra) e l'atterraggio all'Aeroporto di arrivo (momento in cui il carrello tocca terra).
- **Tratta o rotta o volo:** collegamento aereo diretto tra un Aeroporto di partenza A ed un Aeroporto di arrivo B.
- **Tratta Live:** è la Tratta specifica richiesta dall'Amministrazione per il trasporto di passeggeri dall'Aeroporto di partenza A all'Aeroporto di arrivo B, ad esempio Roma-Bari; nella Tratta Live è sempre previsto il trasporto di passeggeri ed eventuali bagagli oltre all'equipaggio navigante.
- **Tratta Ferry:** è la Tratta che l'aeromobile deve effettuare per ritornare nell'Aeroporto nel quale ha iniziato il *routing*. Ad esempio l'Amministrazione richiede un *routing* di Tratte Live "Roma-Palermo-Bari" e il Fornitore potrà indicare un *routing* complessivo così costituito:
  - Roma-Palermo-Bari (Tratta Live)
  - Bari-Roma (Tratta Ferry)

Nella Tratta Ferry l'aeromobile non trasporta passeggeri (cd. *empty leg*).

Ai fini della **verifica di conformità per la fatturazione** (cfr. art. 9 dello Schema di Convenzione), la Tratta Ferry dovrà essere individuabile nel *QTB*, in riferimento all'origine/destinazione del volo, e dovrà esservi una corrispondenza sulla presenza o meno del Ferry con quanto indicato dal Fornitore nel Preventivo e relativo Ordinativo di Fornitura inviato dall'Amministrazione.



- **Tratta di Posizionamento:** è la Tratta che l'aeromobile deve effettuare per posizionarsi nell'Aeroporto dal quale è richiesta la partenza del *routing*. Ad esempio l'Amministrazione richiede un *routing* di Tratte Live "Roma-Milano-Roma" e il Fornitore potrà indicare un *routing* complessivo così costituito:

- Torino - Roma (Tratta di Posizionamento)
- Roma - Milano-Roma (Tratta Live)
- Roma – Torino (Tratta di Posizionamento)

Nella Tratta di Posizionamento l'aeromobile non trasporta passeggeri (cd. *empty leg*).

Ai fini della **verifica di conformità per la fatturazione** (cfr. art. 9 dello Schema di Convenzione), la Tratta di Posizionamento dovrà essere individuata nel *QTB*, in riferimento all'origine/destinazione del relativo *routing*, con il termine "Ferry" o *empty leg* (non essendo presente nel *QTB* il termine "Posizionamento") e dovrà esservi una corrispondenza sulla presenza o meno del Ferry con quanto indicato dal Fornitore nel Preventivo e relativo Ordinativo di Fornitura inviato dall'Amministrazione.

- **Turnaround:** tempo di sosta che intercorre tra l'atterraggio e la ripartenza di un aeromobile da un determinato scalo e che consente lo svolgimento di varie operazioni di assistenza (ad esempio sbarco/imbarco passeggeri, pulizia della cabina, rifornimento carburante, ecc.).
- **Vettore o Vettore aereo o Compagnia aerea:** impresa di trasporto aereo titolare di una licenza valida per effettuare voli.
- **Vettore UE:** Vettore registrato presso una CAA europea.
- **Vettore Extra UE:** Vettore registrato presso una CAA Extra UE.
- **Wide body:** aeromobile la cui fusoliera è a doppio corridoio.





## 1 OGGETTO DELL'APPALTO

Il servizio oggetto del presente appalto è l'erogazione del servizio di trasporto aereo, mediante voli non di linea (**charter**), di gruppi di persone e servizi connessi (ovvero secondari e complementari) per le Pubbliche Amministrazioni.

Il suddetto servizio di trasporto aereo deve essere effettuato **da e per tutti gli scali aeroportuali** (compresi anche eventuali aeroporti militari) **nazionali e/o europei e/o internazionali e/o intercontinentali (isole comprese)**, in funzione di ciascun lotto.

Ciascun *routing* deve essere erogato mediante un **unico aeromobile ad uso esclusivo** del gruppo di persone per il quale l'Amministrazione richiede il trasporto aereo, salvo diversi accordi tra le parti.

Ciascun *routing* richiesto dall'Amministrazione deve essere effettuato con singole Tratte Live dirette (che non prevedono scali tecnici), salvo diversi accordi tra le parti.

I passeggeri destinatari del servizio di trasporto aereo potranno essere dipendenti e/o collaboratori delle Pubbliche Amministrazioni e/o personale indicato dalle Amministrazioni (ad esempio trasporto aereo migranti).

Le suddette condizioni si applicano a tutti i Lotti del presente appalto (cfr. par. 1.1 del presente Capitolato tecnico).

I **Servizi connessi (ovvero secondari e complementari)** messi a disposizione del Fornitore, per ciascun Lotto, sono:

- N. 1 Key account (cfr. par. 10.1.1 del presente Capitolato Tecnico);
- N. 1 Referente dedicato alla supervisione di scalo in ciascun Aeroporto di partenza e destinazione del *routing* (cfr. par. 10.1.2 del presente Capitolato Tecnico);
- N. 1 Referente per i flussi amministrativi relativi alla fatturazione (cfr. par. 10.1.3 del presente Capitolato Tecnico);
- Numero telefonico dedicato per il coordinamento operativo (cfr. par. 10.2 del presente Capitolato Tecnico);
- Produzione ed invio della reportistica (cfr. art. 7 commi 1 e 2, dello Schema di Convenzione).

Si precisa che tutte le comunicazioni e relativi documenti allegati (provenienti dal Fornitore e da terze parti necessarie anche alla comprova del corretto adempimento degli obblighi contrattuali del presente appalto) tra il Fornitore e l'Amministrazione, dovranno essere in lingua italiana e/o eventualmente tradotte in lingua italiana; l'Amministrazione si riserva di verificare la correttezza del contenuto delle comunicazioni eventualmente tradotte in lingua italiana; qualora le predette traduzioni dovessero risultare sostanzialmente non corrette nel significato dei contenuti, l'Amministrazione potrà applicare delle penali così come indicato allo Schema di Convenzione ed eventualmente far sostenere al Fornitore le spese relative alla corretta traduzione in lingua italiana.

### 1.1 Suddivisione in Lotti

Per ciascun Lotto, il Fornitore si obbliga a rendere disponibile alle Pubbliche Amministrazioni, il servizio di trasporto aereo mediante aeromobili aventi differenti *capienze fisiche, in funzione del/i cluster offerto/i* per il presente appalto per ciascun Lotto, secondo le modalità, tempistiche e



condizioni previste nel presente Capitolato Tecnico.

Qualora il Fornitore non dovesse rendere disponibile il servizio di trasporto aereo nelle condizioni offerte per il presente appalto e prescritte dal presente Capitolato Tecnico, l'Amministrazione potrà applicare le penali di cui allo Schema di Convenzione.

Il servizio oggetto del presente appalto è suddiviso in 3 Lotti, come di seguito indicato.

- **LOTTO 1 - corto e medio raggio con destinazione Intra UE:** servizio di trasporto aereo di gruppi di persone per *routing* comprendenti solo partenze/destinazioni Intra UE (comprese destinazioni nazionali).
- **LOTTO 2 - corto e medio raggio con destinazione Extra UE:** servizio di trasporto aereo di gruppi di persone per *routing* comprendenti partenze/destinazioni Intra UE e/o Extra UE; nel Lotto 2 non possono essere richiesti *routing* aventi solo partenze/destinazioni Intra UE.

Per i suddetti Lotti 1 e 2, il Fornitore di ciascun Lotto:

- si obbliga ad erogare il servizio di trasporto aereo mediante aeromobili *narrow body* aventi una *capienza fisica* tale da poter trasportare fino a 164 passeggeri (*cluster obbligatorio*) ai corrispondenti prezzi offerti per ora di volo *block to block* per ciascuna tipologia di Tratta (Live, Ferry e Posizionamento), cfr. par. 6 del Disciplinare di gara. Il Fornitore potrà soddisfare l'esigenza di trasporto di 164 passeggeri, mediante aeromobili *narrow body* aventi *capienze fisiche* uguali o superiori a 164 posti, ferme restando le relative *capienze commerciali*.
- si obbliga inoltre, qualora offerto per il presente appalto, ad erogare in aggiunta il servizio di trasporto aereo mediante aeromobili *narrow body* aventi *capienze fisiche* tali da poter trasportare fino a 100 e/o 138 e/o 180 passeggeri (*cluster facoltativi*) ai corrispondenti prezzi offerti per ora di volo *block to block* per ciascuna tipologia di Tratta (Live, Ferry e Posizionamento), cfr. par. 6 del Disciplinare di gara. Il Fornitore, in corso di esecuzione contrattuale, potrà soddisfare la suddetta esigenza di trasporto, mediante aeromobili *narrow body* aventi *capienze fisiche* uguali o superiori ai relativi *cluster facoltativi* eventualmente offerti, ferme restando le relative *capacità commerciali*.
- **LOTTO 3 - lungo raggio con destinazione Extra UE:** servizio di trasporto aereo di gruppi di persone per *routing* comprendenti partenze/destinazioni Intra UE e/o Extra UE; nel Lotto 3 non possono essere richiesti *routing* aventi solo partenze/destinazioni Intra UE.

Per il Lotto 3, il Fornitore si obbliga ad erogare un servizio di trasporto aereo solo mediante aeromobili *wide body*, pena l'applicazione delle penali di cui allo Schema di Convenzione, aventi una *capienza fisica* tale da poter trasportare fino a 250 passeggeri, ai corrispondenti prezzi offerti per ora di volo *block to block* di ciascuna tipologia di Tratta (Live, Ferry e Posizionamento), cfr. par. 6 del Disciplinare di gara. Il Fornitore, in corso di esecuzione contrattuale, potrà soddisfare l'esigenza di trasporto di 250 passeggeri, mediante aeromobili *wide body* aventi *capienze fisiche* uguali o superiori a 250 passeggeri, ferme restando le relative *capacità commerciali*.



Per i suddetti Lotti 2 e 3, il Fornitore di ciascun Lotto deve essere in possesso dei **Diritti di traffico** necessari all'erogazione del *routing* con destinazioni Extra UE, fermo restando quanto previsto al par. 7 del presente Capitolato Tecnico.

Si precisa inoltre che per ciascun Lotto, al momento dell'invio del Pre-ordine e della relativa emissione dell'Ordinativo di Fornitura, l'Amministrazione deve rispettare le seguenti condizioni:

- Per i **Lotti 1 e 2**, il *routing* richiesto deve comprendere almeno una **Tratta Live avente una durata inferiore alle 5 ore di volo block to block** con destinazione Extra UE (oltre ad eventuali ulteriori destinazioni Intra UE all'interno del medesimo *routing*), ed essere operato da un Vettore mediante un aeromobile *narrow body*.
- Per il **Lotto 3**, il *routing* richiesto deve comprendere almeno una **Tratta Live avente una durata superiore alle 5 ore di volo block to block** con destinazione Extra UE (oltre ad eventuali ulteriori destinazioni Intra UE all'interno del medesimo *routing*) ed essere operato da un Vettore mediante un aeromobile *wide body*; si precisa che nel Lotto 3 non possono essere richiesti aeromobili *narrow body*.

## 1.2 Limiti di Pay Load

### 1.2.1 Limiti di pay load dell'aeromobile rispetto al numero di passeggeri da trasportare e termini e condizioni del routing richiesto dall'Amministrazione

Per ciascun Lotto, in funzione del cluster offerto (cfr. par. 6 del Disciplinare di gara), il Fornitore deve rendere disponibile in corso di esecuzione contrattuale un aeromobile avente una *capienza fisica* uguale o superiore al numero di passeggeri per i quali l'Amministrazione richiede il trasporto nel Pre-ordine, pena l'applicazione delle penali di cui allo Schema di Convenzione, tenendo conto tuttavia della capacità commerciale o pay load del suddetto aeromobile utilizzato per lo specifico *routing* richiesto dall'Amministrazione, che ne potrebbe limitare il numero dei suddetti passeggeri da trasportare richiesti (cfr. par. 3.9 del presente Capitolato Tecnico).

Ad esempio, qualora il Fornitore abbia offerto per il presente appalto solo l'ulteriore *cluster facoltativo fino a 138 passeggeri* e l'Amministrazione richieda il trasporto aereo di un gruppo di 130 persone con un bagaglio individuale avente un peso di 40 kg, il Fornitore dovrà rendere disponibile un aeromobile *narrow body* di almeno 164 posti (*cluster obbligatorio fino a 164 passeggeri*) tenendo conto della presumibile incompatibilità del numero di passeggeri da trasportare con il suddetto bagaglio con la *capacità commerciale* dell'aeromobile da 138 posti. In tal caso il prezzo per ora di volo *block to block* che dovrà pagare l'Amministrazione è quello attribuibile al *cluster offerto fino a 164 passeggeri*.

Pertanto solo qualora il numero di passeggeri da trasportare ed i relativi termini e condizioni connessi al *routing*, richiesti dall'Amministrazione nel Pre-ordine, non siano compatibili con la *capienza fisica* degli aeromobili che sono resi disponibili dal Fornitore (in funzione dei *cluster offerti*), il Fornitore dovrà concordare con l'Amministrazione ulteriori modalità di erogazione del routing e dovrà adoperarsi per fornire le relative soluzioni necessarie all'erogazione del routing richiesto, mediante

---

Classificazione del documento: Consip Public

Gara a procedura aperta ai sensi del D.Lgs. 50/2016 e s.m.i., per l'affidamento del servizio di Trasporto aereo di gruppi di persone e servizi connessi per le Pubbliche Amministrazioni – ID 1736 11 di 50

Allegato 4 – Capitolato Tecnico



l'invio di Preventivi che potranno prevedere, a titolo esemplificativo e non esaustivo, le seguenti casistiche:

- indicazione dell'eventuale *cluster offerto* destinato al trasporto di un numero di passeggeri superiore rispetto al numero di persone per le quali l'Amministrazione richiede il trasporto (di cui all'esempio sopra riportato),
- indicazione dell'eventuale riduzione del numero di passeggeri da trasportare,
- indicazione dell'eventuale programmazione di più di un *routing*,
- indicazione dell'eventuale riprogrammazione dell'intero *routing* con caratteristiche diverse, previo accordo tra le parti,

pena l'applicazione delle penali di cui allo Schema di Convenzione.

A seguito dell'invio dei suddetti Preventivi, l'Amministrazione potrà inviare o meno l'Ordinativo di Fornitura.

Qualora le condizioni richieste dall'Amministrazione per lo specifico *routing*, dovessero limitare il numero di passeggeri trasportabili con l'aeromobile reso disponibile dal Fornitore, quest'ultimo dovrà comunque inviare all'Amministrazione idonea documentazione del Vettore, da allegarsi al Preventivo, comprovante il suddetto limite tecnico dell'aeromobile reso disponibile.

\*\*\*

**Si precisa che il prezzo applicato alle Tratte del singolo *routing* corrisponde al prezzo del *cluster offerto* che consente il trasporto effettivo del numero di passeggeri e dell'eventuale bagaglio richiesto dall'Amministrazione.**

#### **1.2.2 Limiti di pay load dell'aeromobile rispetto alla durata del volo – Lotto 2**

Qualora l'Amministrazione dovesse richiedere un *routing* avente una durata della singola Tratta compresa tra le **4 e le 5 ore di tempo di volo block to block**, il Fornitore, solo qualora ne sussistano le necessità tecniche quali ad esempio "carico pagante non compatibile con la durata del volo" (da documentarsi mediante idonea documentazione tecnica da allegarsi al Preventivo da inviare all'Amministrazione), può rendere disponibile un aeromobile avente una *capacità commerciale o pay load* per un gruppo di persone costituito da un massimo di 148 passeggeri rispetto al cluster obbligatorio offerto di 164 passeggeri, fermo restando quanto previsto al par. 3.9 del presente Capitolato Tecnico.

Né consegue che per l'effettuazione del *routing* in oggetto, il Fornitore potrebbe anche rendere disponibile un aeromobile avente una capienza fisica di 148 posti o superiori; il prezzo per ora di volo applicato sarà quello del *cluster obbligatorio offerto di 164 passeggeri*.

#### **1.3 Numero massimo di ore di permanenza a terra o turnaround per ciascuno scalo del Routing**

Per ciascun *routing* di ciascun Lotto, l'Amministrazione può richiedere un tempo di permanenza a terra in ciascuno scalo o "*turnaround*", a seguito della singola Tratta Live, fino ad un **massimo di 3 ore (180 minuti)**, fermo restando quanto previsto al par. 6.5.3 del presente Capitolato Tecnico.



## 2 REQUISITI TECNICI DEL VETTORE CHE OPERA IL ROUTING

Il Vettore indicato dal Fornitore nel singolo Preventivo inviato all'Amministrazione, deve:

- i. essere in possesso dell'*AOC (Air Operator Certificate)*;
- ii. essere in possesso della *Licenza di esercizio*;
- iii. essere assente dalla *Black list* al momento dell'erogazione del *routing* (cfr. *Definizioni* del presente Capitolato Tecnico).

Il Vettore che opera il volo oggetto del presente appalto deve utilizzare aeromobili che:

- sono sottoposti alla sorveglianza della CAA dello Stato di registrazione del Vettore che opera il volo; le CAA Europee o Extra UE sono responsabili della regolazione e della verifica del rispetto degli standard di sicurezza inerenti la normativa nazionale e/o europea e/o internazionale;
- si attengono ai requisiti e condizioni di sicurezza e sono in regola con i relativi controlli disciplinanti il settore del trasporto aereo in ambito nazionale e/o europeo e/o internazionale;
- sono in regola con le condizioni assicurative (ad esempio a titolo esemplificativo la normativa comunitaria Regolamento CE 785 del 21/04/2004) previste dalle vigenti norme/disposizioni per il trasporto aereo, secondo la prassi in uso per i voli "charter".



### 3 PROCESSO DI GESTIONE DI UN ROUTING PER CIASCUN LOTTO

Con riferimento a ciascun Lotto, al fine di gestire un *routing*, l'Amministrazione ed il Fornitore dovranno seguire i processi e le relative attività connesse di seguito descritte.

#### 3.1 Invio del Pre-ordine

L'Amministrazione invia il Pre-ordine al Fornitore mediante fax e/o e-mail e/o piattaforma Consip sul sito [www.acquistinretepa.it](http://www.acquistinretepa.it).

L'Amministrazione dovrà indicare nel Pre-ordine i termini del *routing*, quali a titolo esemplificativo e non esaustivo:

- ✓ Lotto,
- ✓ tipologia di richiesta del *routing* (urgente o programmata),
- ✓ numero di passeggeri da trasportare,
- ✓ Tratte Live,
- ✓ orari di partenza/arrivo,
- ✓ eventuali numero di ore di scalo a terra a seguito di ciascuna Tratta Live,
- ✓ eventuale catering,
- ✓ peso del bagaglio personale di ciascun passeggero,
- ✓ tipologia di bagaglio (ad esempio presenza o meno di armamenti a bordo),
- ✓ modalità di imbarco e sbarco passeggeri.

Si precisa che in ciascun Pre-ordine, l'Amministrazione è tenuta ad indicare per ciascun scalo il numero di ore/minuti stimati di permanenza a terra (*turnaround*) al fine di consentire al Fornitore l'organizzazione di eventuali ulteriori equipaggi (cfr. par. 6.5.3 del presente Capitolato Tecnico).

Di seguito, a titolo esemplificativo e non esaustivo, il *fac-simile* di Pre-ordine.

| INVIO DEL PRE-ORDINE DELL'AMMINISTRAZIONE                |  |                               |                             |  |   |          |
|--|--|-------------------------------|-----------------------------|--|---|----------|
| data richiesta   | 20/03/2017                             |                               |                             |  |   |          |
| ora  | 11:30                                  |                               |                             |  |   |          |
| PA   | XXX                                    |                               |                             |  |   |          |
| Lotto  | 2                                      |                               |                             |  |   |          |
| Fornitore  | XXX                                    |                               |                             |  |   |          |
| data e ora di partenza del routing                       | 21/03/2017 - ore 15:00:00 (ora locale) |                               |                             |  |   |          |
| Tipo di richiesta  | Urgente - entro 24 ore                 |                               |                             |  |   |          |
| Numero passeggeri  | 90                                     |                               |                             |  |   |          |
| Note   | catering speciale                      |                               |                             |  |   |          |
| ROUTING:<br>ROMA-BRINDISI-PALERMO-HAMMAMET-BRINDISI-ROMA | Numero di Tratte Live                  | Aeroporto di partenza (apt p) | Aeroporto di arrivo (apt a) | Numero di Passeggeri per il quale si richiede il Trasporto Aereo | Minuti di scalo dell'aeromobile in aeroporto (turnaround) | Catering |
|  | 1                                      | fco                           | bri                         | 70   | 0   | .....    |
|  | 2                                      | bri                           | pmo                         | 90   | 50  | .....    |
|  | 3                                      | pmo                           | nbe                         | 90   | 180   | .....    |
|  | 4                                      | nbe                           | bri                         | 60   | 50  | .....    |
|  | 5                                      | bri                           | fco                         | 60   | 50  | .....    |

Classificazione del documento: Consip Public

Gara a procedura aperta ai sensi del D.Lgs. 50/2016 e s.m.i., per l'affidamento del servizio di Trasporto aereo di gruppi di persone e servizi connessi per le Pubbliche Amministrazioni – ID 1736

Allegato 4 – Capitolato Tecnico



### 3.2 Soluzioni proposte dal Fornitore (Preventivi)

Il Fornitore risponde al Pre-ordine con un/i Preventivo/i inviandolo/i all'Amministrazione mediante fax e/o e-mail e/o piattaforma Consip sul sito [www.acquistinretepa.it](http://www.acquistinretepa.it).

L'invio dei Preventivi da parte del Fornitore **non obbliga in nessun modo l'Amministrazione ad emettere un Ordinativo di Fornitura e non genera nessun onere economico a carico dell'Amministrazione stessa.**

Il Fornitore dovrà rispondere al Pre-ordine secondo le tempistiche indicate nei successivi paragrafi del presente Capitolato Tecnico.

Nel singolo Preventivo il Fornitore dovrà indicare, in funzione del/dei *cluster offerto/i* per il presente appalto, almeno:

- ✓ *capienza fisica* dell'aeromobile
- ✓ *capacità commerciale* dell'aeromobile o di più aeromobili reso/i disponibile/i per il trasporto del numero di persone richiesto dall'Amministrazione per lo specifico *routing*, (cfr. par. 1.2 del presente Capitolato Tecnico), come da accordi tra le parti,
- ✓ modello dell'aeromobile (con l'indicazione di *narrow body* per i Lotti 1 e 2 o *wide body* per il Lotto 3),
- ✓ vettore che opera il volo,
- ✓ numero di ore di scalo a terra con l'indicazione dell'eventuale presenza di secondo equipaggio (cfr. par. 6.5.3 del presente Capitolato tecnico),
- ✓ prezzi per ora di volo *block to block* Tratte Live e/o Ferry e/o Posizionamento (cfr. par. 6 del presente Capitolato tecnico),
- ✓ tasse passeggeri (cfr. par. 6.3 del presente Capitolato tecnico),
- ✓ catering (cfr. par. 6.4 del presente Capitolato tecnico),
- ✓ ulteriori eventuali variabili (eventuali incrementi di prezzo e/o eventuale polizza *war risk* e/o interventi di sanificazioni qualora applicati dal vettore che opera il volo così come indicato al par. 6.5 del presente Capitolato tecnico),
- ✓ prezzo del Preventivo ( $P_p$ ), cfr. par. 6.1 del presente Capitolato Tecnico.

I **Livelli di servizio** con i quali il Fornitore risponde all'Amministrazione dovranno essere quelli previsti dal par. 5 del presente Capitolato tecnico.

Ai fini dell'erogazione del servizio oggetto dal presente Capitolato Tecnico, **il Fornitore si obbliga a rendere disponibili aeromobili aventi una *capienza fisica* almeno corrispondente al numero di passeggeri per i quali l'Amministrazione richiede il trasporto, mediante tutti i *cluster offerti* per il presente appalto, fermo restando la relativa *capacità commerciale*.**

Sarà cura del Fornitore inviare all'Amministrazione, i seguenti **Preventivi riferiti al/ai *cluster offerto/i* per il presente appalto:**

- a. Preventivo del *routing* con il prezzo offerto in gara relativo al *cluster* da 164 o 250 passeggeri se Lotti 1 e 2 o 3, comprensivo di eventuali Tratte di Posizionamento e Ferry (**Preventivo obbligatorio**);



- b. Preventivo del *routing* con il prezzo offerto in gara relativo agli ulteriori *cluster facoltativi* (solo per i Lotti 1 e 2), qualora *offerti*, comprensivo di eventuali Tratte di Posizionamento e Ferry (**Preventivo obbligatorio**).

Si precisa che nel Lotto 2, l'invio o meno del/i Preventivo/i per il/i *cluster* da 100 e/o 138 e/o 180 passeggeri, eventualmente offerto/i, può **dipendere dal range (durata)** della singola Tratta Live richiesta (cfr. par. 1.2.2 del presente Capitolato Tecnico).

Ad esempio qualora la Tratta Live Extra UE abbia un *range* di 3,5 ore, potrebbe non essere utilizzato l'aeromobile da 100 posti, seppur offerto dal Fornitore *il cluster facoltativo fino a 100 passeggeri*, per ragioni tecniche che ne limitano la *capacità commerciale* per effettuare il suddetto *range*; in tal caso il Fornitore deve inviare all'Amministrazione apposita documentazione tecnica del Vettore comprovante la limitazione tecnica dell'aeromobile e concordare con l'Amministrazione ulteriori Preventivi al fine di erogare il *routing* richiesto.

- c. E' facoltà del Fornitore inviare all'Amministrazione ulteriori Preventivi con capienze di aeromobili diverse dai *cluster offerti* per il presente appalto, solo qualora economicamente più convenienti per l'Amministrazione, fermo restando i requisiti di *routing* e numero di passeggeri da trasportare richiesto dall'Amministrazione (**Preventivo facoltativo**).
- d. E' facoltà del Fornitore inviare all'Amministrazione ulteriori Preventivi con capienze di aeromobili diverse dai *cluster offerti* per il presente appalto, solo qualora richiesti e concordati con l'Amministrazione, in ragione di ulteriori specifici orari di partenza/arrivo richiesti dall'Amministrazione (**Preventivo facoltativo**).

**Si precisa che il prezzo per ora di volo applicabile ad eventuali cluster non offerti per il presente appalto è sempre quello da 164 passeggeri per i Lotti 1 e 2 e da 250 passeggeri per il Lotto 3.**

Di seguito degli esempi.

L'Amministrazione invia un Pre-ordine nel Lotto 1 per la *richiesta programmata di un routing* inerente il trasporto di 90 persone da Roma a Lamezia; si ipotizza che il Fornitore si sia impegnato all'offerta del *cluster* fino a 164 passeggeri e di un *cluster* ulteriore fino a 100 passeggeri. La risposta del Fornitore al Pre-ordine dovrà essere almeno così articolata, per quanto riguarda i prezzi relativi alle Tratte:

1. **Preventivo obbligatorio n. 1** con prezzo Tratta Live *routing programmato* di euro 7.700,00/ora per il *cluster* da 164 passeggeri + Euro 6.800,00/ora per la Tratta di Posizionamento Genova-Roma: totale prezzo =  $(7.700,00 \times 2) + (6.800,00 \times 2) = 29.000,00$  euro.
2. **Preventivo obbligatorio n.2** con prezzo Tratta Live *routing programmato* di euro 6.600,00/ora per il *cluster* da 100 passeggeri + Euro 5.700,00/ora per la Tratta di Posizionamento Genova-Roma: totale prezzo =  $(6.600,00 \times 2) + (5.700,00 \times 2) = 24.600,00$  euro.
3. **Preventivo facoltativo n. 3** con prezzo Tratta Live *routing programmato* di euro 7.700, 00/ora per un *cluster non offerto in gara e senza Tratta di Posizionamento*: totale prezzo  $(7.700,00 \times 2) = 15.400,00$ ; in tal caso per i cluster non offerti si applica il prezzo del cluster obbligatorio di 164 passeggeri.

Nella fattispecie di cui sopra il **Preventivo n. 3** è quello economicamente più conveniente per l'Amministrazione.

Qualora il Fornitore indicasse un numero di Preventivi inferiore al numero di *cluster offerti* nel





presente appalto, sarà tenuto al pagamento delle penali di cui allo Schema di Convenzione.  
Di seguito un esempio di redazione di *Preventivi proposti dal Fornitore in risposta ad un Pre-ordine dell'Amministrazione*.

| PREVENTIVO n. 1 CLUSTER 164 PASSEGGERI |               |                               |               |                               |                             |  |   |                     |                    |                  |                           |                             |                   | prezzo per ora di volo Tratta Live in EURO | prezzo per ora di volo Tratta di Posizionamento in EURO | Prezzo complessivo per ore di volo in EURO |
|--|---------------|-------------------------------|---------------|-------------------------------|-----------------------------|--|---|---------------------|--------------------|------------------|---------------------------|-----------------------------|-------------------|--|---|--|
| routing                                | MODELLO AEREO | VEETTORE CHE OPERA IL ROUTING | CAPENZA AEREO | Aeroporto di partenza (apt p) | Aeroporto di arrivo (apt a) | Numero di Passeggeri per il quale si richiede il Trasporto Aereo | Minuti di scalo dell'aeromobile in aeroporto (turnaround)   | tipologia di tratta | orario di partenza | orario di arrivo | hvb - ore di volo stimate | ore - Tratta posizionamento | ore - Tratta Live | 7.700,00                                   | 6.800,00  | 43.633,33                                  |
| 0                                      |               |                               |               | -                             | -                           | -  | -   | -                   | -                  | -                | -                         | -                           | -                 | -  | -   |  |
| 1                                      |               |                               |               | fco                           | bri                         | 70   | 50  | Live                | 20:00              | 21:00            | 1,00                      |                             | 1,00              |  | 7.700,00  |  |
| 2                                      |               |                               |               | bri                           | pmo                         | 90   | 50  | Live                | 21:50              | 22:50            | 1,00                      |                             | 1,00              |  | 7.700,00  |  |
| 3                                      |               |                               |               | pmo                           | nbe                         | 90   | 180   | Live                | 01:50              | 03:00            | 1,17                      |                             | 1,17              |  | 8.983,33  |  |
| 4                                      |               |                               |               | nbe                           | bri                         | 60   | 50  | Live                | 03:50              | 05:20            | 1,50                      |                             | 1,50              |  | 11.550,00   |  |
| 5                                      |               |                               |               | bri                           | fco                         | 60   | 50  | Live                | 06:10              | 07:10            | 1,00                      |                             | 1,00              |  | 7.700,00  |  |
| -                                      |               |                               |               | -                             | -                           | -  | -   | -                   | -                  | -                | -                         | -                           | -                 | -  | -   |  |
| PREVENTIVO n. 2 CLUSTER 100 PASSEGGERI |               |                               |               |                               |                             |  |   |                     |                    |                  |                           |                             |                   | prezzo per ora di volo Tratta Live in EURO | prezzo per ora di volo Tratta di Posizionamento in EURO | Prezzo complessivo per ore di volo in EURO |
| routing                                | MODELLO AEREO | VEETTORE CHE OPERA IL ROUTING | CAPENZA AEREO | Aeroporto di partenza (apt p) | Aeroporto di arrivo (apt a) | Numero di Passeggeri per il quale si richiede il Trasporto Aereo | Minuti di scalo dell'aeromobile e in aeroporto (turnaround) | tipologia di tratta | orario di partenza | orario di arrivo | hvb - ore di volo stimate | ore - Tratta posizionamento | ore - Tratta Live | 6.600,00                                   | 5.700,00  | 45.000,00                                  |
| 0                                      |               |                               |               | nap                           | fco                         | 0  | 50  | posiz               | 14:30              | 15:10            | 0,67                      | 0,67                        |                   |  | 3.800,00  |  |
| 1                                      |               |                               |               | fco                           | bri                         | 70   | 50  | Live                | 16:00              | 17:00            | 1,00                      |                             | 1,00              | 6.600,00                                   |   |  |
| 2                                      |               |                               |               | bri                           | pmo                         | 90   | 50  | Live                | 17:50              | 18:50            | 1,00                      |                             | 1,00              | 6.600,00                                   |   |  |
| 3                                      |               |                               |               | pmo                           | nbe                         | 90   | 180   | Live                | 21:50              | 23:00            | 1,17                      |                             | 1,17              | 7.700,00                                   |   |  |
| 4                                      |               |                               |               | nbe                           | bri                         | 60   | 50  | Live                | 23:50              | 01:20            | 1,50                      |                             | 1,50              | 9.900,00                                   |   |  |
| 5                                      |               |                               |               | bri                           | fco                         | 60   | 50  | live                | 02:10              | 03:10            | 1,00                      |                             | 1,00              | 6.600,00                                   |   |  |
| 6                                      |               |                               |               | fco                           | nap                         | 0  | 50  | posiz               | 04:00              | 04:40            | 0,67                      | 0,67                        |                   |  | 3.800,00  |  |
| PREVENTIVO n. 3 CLUSTER 138 PASSEGGERI |               |                               |               |                               |                             |  |   |                     |                    |                  |                           |                             |                   | prezzo per ora di volo Tratta Live in EURO | prezzo per ora di volo Tratta di Posizionamento in EURO | Prezzo complessivo per ore di volo in EURO |
| routing                                | MODELLO AEREO | VEETTORE CHE OPERA IL ROUTING | CAPENZA AEREO | Aeroporto di partenza (apt p) | Aeroporto di arrivo (apt a) | Numero di Passeggeri per il quale si richiede il Trasporto Aereo | Minuti di scalo dell'aeromobile e in aeroporto (turnaround) | tipologia di tratta | orario di partenza | orario di arrivo | hvb - ore di volo stimate | ore - Tratta posizionamento | ore - Tratta Live | 7.300,00                                   | 6.400,00  | 54.166,67                                  |
| 0                                      |               |                               |               | blq                           | fco                         | 0  | 50  | posiz               | 14:30              | 15:10            | 1,00                      | 1,00                        |                   |  | 6.400,00  |  |
| 1                                      |               |                               |               | fco                           | bri                         | 70   | 50  | Live                | 16:00              | 17:00            | 1,00                      |                             | 1,00              | 7.300,00                                   |   |  |
| 2                                      |               |                               |               | bri                           | pmo                         | 90   | 50  | Live                | 17:50              | 18:50            | 1,00                      |                             | 1,00              | 7.300,00                                   |   |  |
| 3                                      |               |                               |               | pmo                           | nbe                         | 90   | 180   | Live                | 21:50              | 23:00            | 1,17                      |                             | 1,17              | 8.516,67                                   |   |  |
| 4                                      |               |                               |               | nbe                           | bri                         | 60   | 50  | Live                | 23:50              | 01:20            | 1,50                      |                             | 1,50              | 10.950,00                                  |   |  |
| 5                                      |               |                               |               | bri                           | fco                         | 60   | 50  | live                | 02:10              | 03:10            | 1,00                      |                             | 1,00              | 7.300,00                                   |   |  |
| 6                                      |               |                               |               | fco                           | blq                         | 0  | 50  | posiz               | 04:00              | 04:40            | 1,00                      | 1,00                        |                   |  | 6.400,00  |  |
| TASSE PASSEGGERI                       | Euro: _____   |                               |               |                               |                             |  |   |                     |                    |                  |                           |                             |                   |  |   |  |
| CATERING                               | Euro: _____   |                               |               |                               |                             |  |   |                     |                    |                  |                           |                             |                   |  |   |  |
| Incremento Richiesta Urgente           | Euro: _____   |                               |               |                               |                             |  |   |                     |                    |                  |                           |                             |                   |  |   |  |

In ogni Preventivo redatto in risposta al *Pre-ordine*, il Fornitore dovrà indicare anche la durata orientativa della singola Tratta (Live e/o Ferry e/o Posizionamento) che costituisce il *routing*; la durata effettiva sulla quale verrà calcolato il prezzo complessivo del singolo *routing* ( $P_c$ ) (cfr. par. 6 del presente Capitolato tecnico) da indicare nella fattura sarà evidente solo a consuntivo mediante la verifica di copia/stralcio del *QTB*.

Classificazione del documento: Consip Public

Gara a procedura aperta ai sensi del D.Lgs. 50/2016 e s.m.i., per l'affidamento del servizio di Trasporto aereo di gruppi di persone e servizi connessi per le Pubbliche Amministrazioni – ID 1736

Allegato 4 – Capitolato Tecnico



### 3.3 Invio dell'Ordinativo di Fornitura

L'Amministrazione potrà inviare l'Ordinativo di Fornitura (accettazione del o di uno dei Preventivo/i proposti dal Fornitore) solo mediante piattaforma Consip sul sito [www.acquistinretepa.it](http://www.acquistinretepa.it).

L'Amministrazione invierà l'Ordinativo di Fornitura scegliendo il Preventivo che meglio risponde alle proprie esigenze, tra i Preventivi inviati dal Fornitore in risposta al Pre-ordine. L'Ordinativo di Fornitura dovrà contenere, a titolo esemplificativo e non esaustivo, le seguenti informazioni:

- ✓ codice riferimento Pre-ordine,
- ✓ Lotto di riferimento,
- ✓ tipologia di *routing*: richiesta *urgente* o *programmata* del *routing*,
- ✓ codice riferimento Preventivo scelto (esempio: n.2),
- ✓ *capacità commerciale e capienza fisica* dell'aeromobile utilizzato per il *routing*,
- ✓ modello dell'aeromobile (con indicazione se *narrow* o *wide body*),
- ✓ vettore che opera il volo,
- ✓ giorno ed orari di partenza/arrivo del *routing*,
- ✓ *routing* comprensivo di Tratte Live ed eventuali Tratta di Posizionamento e Tratte Ferry (Aeroporti, giorni ed orari),
- ✓ eventuali scali e numero di ore di scalo a terra,
- ✓ numero di passeggeri da trasportare,
- ✓ eventuale tipologia di catering,
- ✓ peso del bagaglio personale di ciascun passeggero,
- ✓ peso dell'eventuale armamento individuale e/o di Reparto,
- ✓ eventuale polizza "war risk" solo qualora applicata dal Vettore che opera il volo,
- ✓ eventuali interventi di sanificazione dell'aeromobile solo qualora verranno effettuati dal Vettore che opera il volo.

Si precisa che l'Amministrazione, a suo insindacabile giudizio, **ha sempre la facoltà di inviare o meno l'Ordinativo di Fornitura** a fronte dell'invio del Pre-ordine e della relativa risposta del Fornitore; in tal caso nessun onere economico è a carico dell'Amministrazione.

L'Amministrazione successivamente alla scelta del Preventivo meglio rispondente alle proprie esigenze, potrà inviare l'Ordinativo di Fornitura al Fornitore allegando il relativo Preventivo scelto.

### 3.4 Accettazione dell'Ordinativo di Fornitura

Il Fornitore dovrà accettare l'Ordinativo di Fornitura solo mediante piattaforma Consip sul sito [www.acquistinretepa.it](http://www.acquistinretepa.it), salvo quanto previsto al successivo par. 3.5.

Il Fornitore accetta l'Ordinativo di Fornitura inviato dall'Amministrazione secondo le tempistiche previste nel presente Capitolato Tecnico e nelle Condizioni di fornitura prescritte per il presente appalto.



### 3.5 Casi di informazioni mancanti o non congruenti nella richiesta di *routing* da parte dell'Amministrazione

Nel caso in cui il Fornitore riceva un Pre-ordine o un Ordinativo di Fornitura non debitamente compilato o le cui informazioni riportate nella stesso necessitano di approfondimenti e/o delucidazioni e/o integrazioni, lo stesso dovrà contattare immediatamente l'Amministrazione richiedente al fine di recepire le informazioni necessarie allo svolgimento delle attività di competenza; in tal caso si interrompono i tempi di risposta del Fornitore prescritti nel presente Capitolato Tecnico. Qualora le eventuali delucidazioni e/o integrazioni fornite al Fornitore dovessero modificare le caratteristiche del *routing* richiesto dall'Amministrazione (ad esempio data della partenza, *capacità commerciale* dell'aeromobile reso disponibile), quest'ultima dovrà annullare l'Ordinativo inviato e procedere all'emissione di un nuovo Ordinativo debitamente compilato al fine di dare seguito alle attività di competenza del Fornitore.

### 3.6 Liste passeggeri e modifica del numero di passeggeri da trasportare su richiesta dell'Amministrazione senza cambio aeromobile

Successivamente all'accettazione da parte del Fornitore dell'Ordinativo di Fornitura e **decorse le 96 ore antecedenti l'orario** di partenza del *routing*, nessun dato può essere modificato dall'Amministrazione ad eccezione del numero di passeggeri da trasportare nei limiti della *capacità commerciale* o ***pay load* dell'aeromobile confermato nell'Ordinativo** (ad esempio aeromobile utilizzato con capacità commerciale di 155 passeggeri confermata, l'Amministrazione chiedeva il trasporto di 140 passeggeri e successivamente richiede il trasporto di ulteriori 5 passeggeri). In particolare per ciascuna Tratta Live del *routing*:

- Entro le 48 ore antecedenti l'orario di partenza della "richiesta programmata di *routing*" o entro il minor tempo possibile rispetto all'orario di partenza della "richiesta urgente del *routing*", l'Amministrazione deve inviare (via fax o mail) al Fornitore una prima "Lista provvisoria passeggeri" contenente il numero dei passeggeri ed i relativi nominativi, salvo diverse disposizione previste dall'Amministrazione sull'indicazione dei suddetti nominativi.
- Entro le 2 ore antecedenti l'orario di partenza del *routing*, l'Amministrazione deve inviare (via fax o mail) al Fornitore una *Lista ADL* confermando la precedente lista inviata o comunicando eventuali modifiche del numero dei passeggeri e/o nominativi.
- Decorse le 2 ore antecedenti l'orario di partenza del *routing* (c.d. *operazioni in scalo*), l'Amministrazione può aggiornare la suddetta *Lista ADL* con eventuale inserimento di ulteriori passeggeri c.d. "go show" o al contrario con l'indicazione dei passeggeri che non si imbarcheranno c.d. "no show". Queste ultime variazioni saranno comunicate dall'Amministrazione al Fornitore direttamente in Aeroporto, e saranno successivamente confermate dal Fornitore all'Amministrazione entro l'ora successiva all'orario di partenza del *routing* (*Lista PDL*).

In caso di modifica del numero di passeggeri da trasportare nei limiti della *capacità commerciale* dell'aeromobile confermato nell'Ordinativo, **il Fornitore, ai fini del calcolo del prezzo complessivo del *routing*, dovrà indicare in fattura il numero dei passeggeri della lista *PDL*.**



### **3.7 Modalità di imbarco e sbarco dei passeggeri**

Le procedure di *check in* vengono effettuate tra le 2 ore ed i 30 minuti antecedenti l'orario di partenza del *routing*.

Le modalità di imbarco e sbarco passeggeri e relativi bagagli, saranno concordate tra il Fornitore e l'Amministrazione al momento dell'invio dell'Ordinativo di Fornitura.

Qualora l'Amministrazione richiedesse l'accesso temporaneo a bordo di personale che non verrà trasportato sull'aeromobile, l'Amministrazione ed il Fornitore dovranno coordinarsi per l'ottenimento delle necessarie autorizzazioni.

### **3.8 Modifiche o cancellazioni relative al Pre-ordine e all'Ordinativo**

Eventuali richieste di modifica dei termini del *routing* e/o di cancellazione totale o parziale del *routing* inerente un **Pre-ordine e/o un Ordinativo di Fornitura** da parte dell'Amministrazione dovranno pervenire al Fornitore a mezzo e-mail o fax ovvero, esclusivamente in casi eccezionali per ragioni di urgenza, a mezzo telefono ed in funzione della tipologia di modifica inviare o meno un nuovo Pre-ordine e/o Ordinativo di Fornitura.

Qualora il Fornitore dovesse ricevere, a mezzo telefono, una richiesta di modifica/cancellazione di un Pre-ordine o un Ordinativo di Fornitura dovrà:

- registrare su proprio form quanto comunicato dal richiedente;
- verificare che vengano comunicate tutte le informazioni necessarie a svolgere le attività di competenza prescritte nel presente Capitolato Tecnico e, se del caso, richiedere all'interlocutore eventuali delucidazioni e/o integrazioni rispetto a quanto comunicato dallo stesso;
- inviare al richiedente, a mezzo e-mail o fax, il suddetto form debitamente compilato, da allegarsi alla documentazione inerente l'erogazione dello specifico *routing*.

#### **3.8.1 Modifica del numero dei passeggeri da trasportare su richiesta dell'Amministrazione con cambio di aeromobile**

Qualora l'Amministrazione abbia necessità di trasportare un numero diverso di passeggeri, rispetto a quanto indicato nell'Ordinativo, **dovrà richiedere al Fornitore una modifica del numero di passeggeri, inviando una comunicazione a mezzo e-mail o fax.**

- i. Nel caso in cui il numero di passeggeri da trasportare sia inferiore rispetto a quello indicato nell'Ordinativo, il Fornitore dovrà rispondere tempestivamente all'Amministrazione comunicando a mezzo e-mail o fax:
  - conferma dell'Ordinativo già inviato entro 2 ore dalla ricezione della comunicazione da parte dell'Amministrazione;
  - proporre facoltativamente un diverso Preventivo entro 4 ore dalla ricezione della comunicazione da parte dell'Amministrazione, qualora economicamente più vantaggioso per l'Amministrazione.

L'Amministrazione potrà scegliere in base alle proprie esigenze come procedere.

- ii. Nel caso in cui il numero di passeggeri sia superiore rispetto a quello indicato nell'Ordinativo, il Fornitore deve informare tempestivamente l'Amministrazione comunicando a mezzo e-mail o fax:



- conferma dell'Ordinativo già inviato entro 1 ora dalla ricezione della comunicazione da parte dell'Amministrazione;
- necessità di cambiare l'aeromobile; in tal caso l'Amministrazione dovrà inviare un nuovo Ordinativo di Fornitura, annullando il precedente emesso. Il Fornitore dovrà obbligatoriamente elaborare un nuovo Preventivo con un aeromobile di *capacità commerciale* idonea alla nuova richiesta entro 4 ore dalla ricezione della comunicazione da parte dell'Amministrazione, fermo restando il/i *cluster offerto/i* per il presente appalto.

La modifica del numero di passeggeri da trasportare può essere richiesta dall'Amministrazione fino a 96 ore prima della partenza del Routing; decorse le 96 ore, qualora la modifica del numero di passeggeri richiesto dall'Amministrazione avesse generato la necessità di un aeromobile diverso da quello oggetto di Ordinativo, il *routing* inizialmente richiesto può essere annullato dal Fornitore; in tal caso l'Amministrazione è tenuta ad annullare l'Ordinativo di Fornitura ed a risarcire il Fornitore secondo quanto previsto al par. 3.8.2 del presente Capitolato Tecnico, salvo diversi accordi tra le parti. La richiesta di modifica del numero di passeggeri da trasportate che prevede un cambio dell'aeromobile inizialmente pianificato non potrebbe essere applicabile per le "richieste urgenti di routing" con partenza entro le 24 ore.

### **3.8.2 Cancellazione totale o parziale del routing su richiesta dall'Amministrazione**

L'Amministrazione può richiedere la cancellazione totale dell'intero routing, già confermato tra le parti, ma non ancora partito, inviando apposita comunicazione a mezzo e-mail o fax entro le 96 ore antecedenti l'orario di partenza del routing; in tal caso l'Amministrazione sarà obbligata a **pagare il 30% dell'importo totale del routing preventivato.**

Qualora la richiesta di cancellazione è inerente solo una **parte del routing (cancellazione parziale), non ancora partito o già partito,** l'Amministrazione sarà obbligata a pagare il **30% dell'importo della parte di routing cancellato,** fermo restando l'intero pagamento della parte di *routing* già erogata.

Si precisa che potrà essere concordato tra le parti anche un importo inferiore al suddetto 30%.

La richiesta di cancellazione totale del routing con un tempo superiore alle 96 ore antecedenti l'orario di partenza del routing, non comporterà nessun onere economico a carico dell'Amministrazione.

La richiesta di cancellazione totale del *routing* comporta per l'Amministrazione l'annullamento dell'Ordinativo di Fornitura.

### **3.9 Peso dei Bagagli e degli Armamenti a bordo da indicare nel Pre-ordine e nell'Ordinativo**

L'Amministrazione nel Pre-ordine e successivamente nell'Ordinativo, in funzione di quanto preventivato dal Fornitore, **dovrà sempre indicare:**

- **eventuale presenza del bagaglio personale del singolo passeggero e/o bagaglio di gruppo e dell'armamento a bordo;**
- **peso del bagaglio personale del singolo passeggero e/o bagaglio di gruppo ed il peso di eventuali armamenti a bordo, qualora presenti.**

Qualora l'Amministrazione non indichi al momento dell'invio del Pre-ordine o dell'Ordinativo di Fornitura le suddette variabili, il Fornitore potrà non garantire la partenza del routing, così come concordata nei Preventivi; in tal caso nessuna penale potrà essere applicata al Fornitore.



Il numero dei passeggeri da trasportare, il bagaglio e le ulteriori condizioni del *routing*, determinano la *capacità commerciale* dell'aeromobile che può essere inferiore alla relativa *capienza fisica*; in ogni caso il prezzo che applica il Fornitore è riferito al *cluster offerto* che consente di trasportare il numero effettivo di passeggeri e bagagli richiesti dall'Amministrazione.

### **3.9.1 Peso del bagaglio personale e/o bagaglio di gruppo**

Il singolo passeggero che sarà trasportato mediante il servizio oggetto del presente appalto potrà trasportare con sé un bagaglio personale avente:

- i. peso massimo fino a 20 kg. per tutte le Tratte al netto di quelle di cui ai successivi punti i e ii;
- ii. peso massimo fino a 40 kg. per tutti i *routing* che prevedono solo eventuali Tratte nazionali ed eventuali Tratte inerenti l'area balcanica;
- iii. peso massimo fino a 60 kg. per tutti i *routing* che prevedono solo eventuali Tratte intercontinentali;

**compatibilmente con le seguenti variabili:**

- **capacità di peso massimo trasportabile dall'aeromobile (MTOW)** reso disponibile per il *routing*;
- Tratta da effettuare nel *routing*;
- numero di passeggeri per i quali l'Amministrazione richiede il trasporto nell'Ordinativo di Fornitura;
- peso del bagaglio personale del singolo passeggero;
- peso di eventuali ulteriori bagagli.

**Qualora l'MTOW dell'aeromobile reso disponibile dal Fornitore per il *routing* non fosse compatibile con le suddette variabili (Tratta, numero passeggeri e peso del bagaglio),** il Fornitore dovrà indicare nel Preventivo inviato all'Amministrazione quanti passeggeri è possibile trasportare sull'aeromobile reso disponibile per il *routing* richiesto dall'Amministrazione (cfr. par. 1.2 del presente Capitolato Tecnico); in tal caso l'Amministrazione sceglierà o meno di inviare l'Ordinativo di Fornitura. Si precisa che l'eventuale peso del *bagaglio di gruppo* si intende suddiviso per il *numero di passeggeri da trasportare* e tale peso concorre al raggiungimento del peso massimo del bagaglio personale per ciascun passeggero e comunque del suddetto MTOW.

Nessun onere economico aggiuntivo sarà a carico dell'Amministrazione per i suddetti pesi relativi al bagaglio personale e/o di gruppo trasportato.

### **3.9.2 Peso dell'Armamento individuale e/o di Reparto**

Fermo restando i limiti relativi all'MTOW dell'aeromobile reso disponibile dal Fornitore di ciascun Lotto, l'Amministrazione potrà richiedere specificatamente che i passeggeri possano salire a bordo armati ed equipaggiati. L'armamento individuale (che potrà essere a titolo esemplificativo un'arma corta e/o una lunga) e/o eventualmente di Reparto, entrambi da considerarsi comprensivi dell'eventuale relativo munizionamento, dovranno essere trasportati secondo le vigenti normative vigenti nazionali, europee ed internazionali.



Si precisa che laddove per l'Amministrazione si rendesse necessario l'impiego di contenitori/attrezzature idonei al trasporto degli armamenti, il suddetto materiale sarà fornito dal Fornitore del Servizio, senza costi aggiuntivi per l'Amministrazione; sarà cura del Fornitore del servizio garantire che tali contenitori/attrezzature siano resi disponibili entro un tempo utile tale da consentire le operazioni di caricamento ed imbarco nel rispetto dell'orario di partenza del *routing*.

### **3.10 Servizio di Catering a bordo da indicare nel Pre-ordine e nell'Ordinativo**

A bordo dell'aeromobile deve essere reso disponibile, su richiesta dell'Amministrazione un servizio di catering, secondo le regole IATA per classe economy e/o business class e/o secondo caratteristiche specifiche richieste dall'Amministrazione.

Per ciascun Lotto del presente appalto il Fornitore si obbliga a fornire i Menu ad i relativi prezzi così come previsto al paragrafo 6.4 del presente Capitolato Tecnico.

Al momento del Pre-ordine l'Amministrazione potrà richiedere i menu (nello loro varie tipologie) per i passeggeri per i quali richiede il trasporto, secondo quanto previsto al suddetto par. 6.4.



## 4 NUMERO MASSIMO DI ROUTING EROGABILI E PRE-ORDINI GESTIBILI DAL FORNITORE

### 4.1 Numero massimo di *routing* giornalieri erogabili dal Fornitore

Per ciascun Lotto, il Fornitore si obbliga a far **partire almeno 2 *routing* al giorno** (giorno inteso dalle ore 8.00 della mattina alle ore 8.00 della mattina successiva, fermo restando le eventuali ore di chiusura notturna degli Aeroporti). Tutte le ulteriori richieste oltre i suddetti 2 *routing*, che prevedono la partenza del *routing* nella medesima giornata, andranno gestite dal Fornitore in ordine cronologico nei giorni successivi.

### 4.2 Numero massimo di pre-ordini giornalieri gestibili dal Fornitore

Per ciascun Lotto, il Fornitore si obbliga a rispondere, mediante l'elaborazione di Preventivi nella stessa giornata, fino ad un **massimo di 5 pre-ordini al giorno pervenuti** (giorno inteso dalle ore 8.00 della mattina alle ore 20.00 della sera dello stesso giorno).

Si precisa che l'eventuale 5° Pre-ordine che dovrà essere evaso dal Fornitore potrà essere ricevuto dallo stesso entro le ore 20.00 del suddetto giorno. Tutti gli ulteriori pre-ordini rispetto ai primi 5 andranno gestiti in ordine cronologico nei giorni successivi da parte del Fornitore ed in funzione della tipologia di richiesta del *routing* (*urgente o programmata*).

Qualora nella giornata successiva siano pervenuti ulteriori 5 pre-ordini, il Fornitore è tenuto a rispondere a tutti i pre-ordini in eccesso ai 5 pervenuti il giorno precedente, oltre a quelli pervenuti nella giornata in essere.

Ciascun Pre-ordine deve contenere la richiesta da parte dell'Amministrazione di un solo *routing*.

Ciascun Ordinativo di Fornitura deve contenere la richiesta da parte dell'Amministrazione di un solo *routing*.

Qualora l'Amministrazione avesse necessità di inviare un ***Piano Voli* (contenente almeno due *routing*)**, può inviare il Pre-ordine al Fornitore allegando il suddetto Piano entro il giorno 10 di ciascun mese per un Piano di voli da erogarsi a partire dal mese successivo; in tal caso i *routing* sono da intendersi tutti con richieste di partenze "programmate" (cfr. par. 5.3 del presente Capitolato) ed il tempo di risposta del Fornitore è fino ad un massimo di **7 giorni lavorativi (esclusi sabato e domenica e pre-festivi)** rispetto all'invio del Pre-ordine contenente il "Piano di voli".

Qualora l'Amministrazione abbia necessità di modificare il singolo volo del *Piano Voli*, valgono le condizioni previste per il singolo *routing*.

A fronte dell'invio nel Pre-ordine del ***Piano di voli***, l'Amministrazione, dopo aver valutato i Preventivi forniti dal Fornitore, dovrà inviare un Ordinativo di Fornitura per il singolo *routing*.





## 5 LIVELLI DI SERVIZIO RELATIVI ALLA TIPOLOGIA DI RICHIESTA DEL ROUTING

Fermo restando quanto disposto nelle Condizioni Generali di fornitura allegate alla documentazione di gara, l'Amministrazione potrà richiedere i *routing* secondo le seguenti modalità specifiche:

- **Richieste Urgenti di Routing con partenza entro le 24 ore (*non applicabile per il Lotto 3*)**
- **Richieste Urgenti di Routing con partenza entro le 96 ore**
- **Richieste Programmate di Routing con partenza oltre le 96 ore**

I **Livelli di servizio** con i quali il Fornitore risponde all'Amministrazione dovranno essere quelli previsti dal presente paragrafo, pena l'applicazione delle penali di cui allo Schema di Convenzione; **è fatto salvo diverso accordo tra le parti nel caso in cui l'Amministrazione acconsenta al Fornitore, solo per specifici *routing* ed in ragione di specifiche necessità, anche Livelli di servizio diversi da quelli previsti dal presente paragrafo.**

Di seguito si riportano i Livelli di servizio relativi alle varie attività che confluiscono nel servizio di trasporto aereo oggetto del presente appalto, fermo restando quanto disciplinato dalla normativa europea "*i diritti dei passeggeri in caso di disservizi nel trasporto aereo*" - Regolamento (CE) n. 261/2004 e s.m.i., per quanto eventualmente applicabile dalla Pubblica Amministrazione richiedente.

### 5.1 Richieste urgenti di *routing* con partenza entro le 24 ore

Sono previste due tipologie di richieste di *routing*:

**A)** Qualora l'Amministrazione invii il Pre-ordine di un *routing* **tra le ore 8.00 e le ore 14.00 di qualsiasi giorno della settimana (inclusi pre-festivi e festivi)**, si applicano le seguenti condizioni:

Il Fornitore deve rispondere all'Amministrazione entro le 4 ore successive all'orario di invio del Pre-ordine, pena l'applicazione delle penali di cui allo Schema di Convenzione. L'Amministrazione valuta il/i Preventivo/i inviato dal Fornitore entro le successive 2 ore, inviando o meno l'Ordinativo di Fornitura; qualora l'Amministrazione non invii l'Ordinativo di fornitura entro il suddetto termine di 2 ore, il termine si intende superato e la proposta del Fornitore si intende decaduta; in tal caso l'Amministrazione è tenuta ad inviare un nuovo Pre-ordine oppure verificare con il Fornitore la persistenza delle condizioni indicate dallo stesso nel/i Preventivo/i originario/i. Il Fornitore deve accettare l'Ordinativo di Fornitura entro l'ora successiva, fatti salvi eventuali errori nella compilazione dell'Ordinativo da parte dell'Amministrazione, rispetto al Preventivo scelto (cfr. par. 3.5 del presente Capitolato Tecnico).

- ✓ L'aeromobile indicato dal Fornitore deve essere disponibile per la partenza **non prima delle 16 ore ed entro le ore 00.00 del giorno successivo, rispetto all'orario di invio del Pre-ordine.**

Esempio:

1. *Richiesta P.A.: l'Amministrazione richiede un Routing inviando il Pre-ordine alle ore 11.00 del 20/03/2017;*
2. *Risposta Fornitore: il Fornitore invia il/i Preventivo/i entro le ore 14.30 del 20/03/2017;*
3. *Invio dell'Ordinativo di Fornitura: l'Amministrazione valuta il/i Preventivo/i inviato dal Fornitore ed invia o meno l'Ordinativo di fornitura alle ore 16.00 del 20/03/2017;*
4. *Il Fornitore accetta l'Ordinativo di Fornitura entro un'1 ora dall'avvenuta ricezione;*



5. *Partenza Routing: il Routing può partire tra le ore 03.00 del 21/03/2017 e le ore 00.00 del 21/03/2017, in funzione del Preventivo scelto dall'Amministrazione.*

**B) Qualora l'Amministrazione invii il Pre-ordine di un *routing* tra le ore 14.00 e le ore 20.00 di qualsiasi giorno della settimana (inclusi pre-festivi e festivi), si applicano le seguenti condizioni:**

Il Fornitore deve rispondere all'Amministrazione entro le 4 ore successive all'orario di invio del Pre-ordine, pena l'applicazione delle penali di cui allo Schema di Convenzione. L'Amministrazione valuta il/i Preventivo/i inviato dal Fornitore entro le successive 2 ore, inviando o meno l'Ordinativo di Fornitura; qualora l'Amministrazione non invii l'Ordinativo di fornitura entro il suddetto termine di 2 ore, il termine si intende superato e la proposta del Fornitore si intende decaduta; in tal caso l'Amministrazione è tenuta ad inviare un nuovo Pre-ordine oppure verificare con il Fornitore la persistenza delle condizioni indicate dallo stesso nel/i Preventivo/i originario/i. Il Fornitore deve accettare l'Ordinativo di Fornitura entro l'ora successiva, fatti salvi eventuali errori nella compilazione dell'Ordinativo da parte dell'Amministrazione, rispetto al Preventivo scelto (cfr. par. 3.5 del presente Capitolato Tecnico).

- ✓ L'aeromobile indicato dal Fornitore deve essere disponibile per la partenza non prima delle ore **14.00 del giorno successivo ed entro le ore 00.00 del giorno successivo a quello delle ore 14.00, rispetto all'orario di invio del Pre-ordine da parte dell'Amministrazione.**

Esempio:

1. *Richiesta P.A.: l'Amministrazione richiede un Routing inviando il Pre-ordine alle ore 16.00 del 20/03/2017;*
2. *Risposta Fornitore: il Fornitore invia il/i Preventivo/i entro le ore 20.00 del 20/03/2017;*
3. *Invio dell'Ordinativo di Fornitura: l'Amministrazione valuta il/i Preventivo/i inviato dal Fornitore ed invia o meno l'Ordinativo di fornitura alle ore 22.00;*
4. *Il Fornitore accetta l'Ordinativo di Fornitura entro un'1 ora dall'avvenuta ricezione;*
5. *Partenza Routing: il Routing può partire dalle ore 14.00 del 21/03/2017 alle ore 00.00 del 22/03/2017, in funzione del Preventivo scelto dall'Amministrazione.*

Per le "richieste urgenti di *routing*" con partenza entro le 24 ore, è applicato il prezzo offerto dal Fornitore per il presente appalto, così come indicato al par. 6 del presente Capitolato Tecnico, incrementato secondo i termini previsti al par. 6.5 del presente Capitolato Tecnico.

Qualora il Fornitore, in risposta alla "richiesta urgente di *routing*" con partenza entro le 24 ore proponga una partenza successiva a quella oggetto di richiesta dell'Amministrazione (salvo diverso accordo tra le parti), allo stesso potranno essere applicate le penali di cui allo Schema di Convenzione e non verrà applicato nessun incremento % di prezzo previsto nel presente Capitolato per l'erogazione di "richieste urgenti di *routing*", fermo restando quanto previsto al successivo par. 7 del presente Capitolato Tecnico.

## **5.2 Richieste urgenti di *routing* con partenza entro 96 ore**

*Routing* con partenza entro le 96 ore dall'invio del Pre-ordine da parte dell'Amministrazione, in qualsiasi giorno della settimana (inclusi festivi).



Il Fornitore deve rispondere all'Amministrazione entro le 4 ore successive all'orario di invio del Pre-ordine, pena l'applicazione delle penali di cui allo Schema di Convenzione.

L'Amministrazione valuta il/i Preventivo/i inviato dal Fornitore entro le successive 3 ore , inviando o meno l'Ordinativo di Fornitura; qualora l'Amministrazione non invii l'Ordinativo di fornitura entro il suddetto termine di 3 ore, il termine si intende superato e la proposta del Fornitore si intende decaduta; in tal caso l'Amministrazione è tenuta ad inviare un nuovo Pre-ordine oppure verificare con il Fornitore la persistenza delle condizioni indicate dallo stesso nel/i Preventivo/i originario/i.

Il Fornitore deve accettare l'Ordinativo di Fornitura entro le 2 ore successive, fatti salvi eventuali errori nella compilazione dell'Ordinativo da parte dell'Amministrazione (cfr. par. 3.5 del presente Capitolato Tecnico).

Per le “richieste urgenti di *routing*” con partenza entro le 96 ore, è applicato il prezzo offerto dal Fornitore per il presente appalto, così come indicato al par. 6 del presente Capitolato Tecnico, incrementato secondo i termini previsti al par. 6.5 del presente Capitolato Tecnico.

Qualora il Fornitore, in risposta alla “richiesta *urgente* di *routing*” con partenza entro 96 ore, proponga una partenza successiva alle 96 ore dalla richiesta dell'Amministrazione (salvo diverso accordo tra le parti) allo stesso potranno essere applicate le penali di cui allo Schema di Convenzione e non verrà applicato nessun incremento di prezzo previsto nel presente Capitolato per l'erogazione di “richieste urgenti di *routing*”, fermo restando quanto previsto al successivo par. 7 del presente Capitolato Tecnico.

### **5.3 Richieste programmate di *routing* con partenza oltre le 96 ore**

*Routing* con partenza oltre le 96 ore dall'invio del Pre-ordine da parte dell'Amministrazione, in qualsiasi giorno della settimana (inclusi pre-festivi e festivi).

Il Fornitore deve rispondere all'Amministrazione entro le 24 ore successive all'ora di invio del Pre-ordine, pena l'applicazione delle penali di cui allo Schema di Convenzione, fermo restando le diverse tempistiche di risposta per il “Piano voli” (cfr. par. 4.2 del presente Capitolato tecnico).

L'Amministrazione valuta il/i Preventivo/i inviato dal Fornitore entro le successive 12 ore , inviando o meno l'Ordinativo di Fornitura; qualora l'Amministrazione non invii l'Ordinativo di fornitura entro il suddetto termine di 12 ore, il termine si intende superato e la proposta del Fornitore si intende decaduta; in tal caso l'Amministrazione è tenuta ad inviare un nuovo Pre-ordine oppure verificare con il Fornitore la persistenza delle condizioni indicate dallo stesso nel/i Preventivo/i originario/i.

L'Ordinativo di Fornitura deve essere accettato dal Fornitore entro 6 ore dall'avvenuta ricezione dello stesso.

Qualora il Fornitore, proponga una partenza successiva a quella indicata nella richiesta dell'Amministrazione (salvo diverso accordo tra le parti), allo stesso potranno essere applicate le penali di cui allo Schema di Convenzione, fermo restando quanto previsto al successivo par. 7 del presente Capitolato Tecnico.

Per le “richieste programmate di *routing*” con partenza oltre le 96 ore, è applicato il prezzo offerto dal Fornitore per il presente appalto, così come indicato al par. 6 del presente Capitolato Tecnico.



#### 5.4 Livelli di servizio e Diritti di traffico per destinazioni Extra UE – Lotti 2 e 3

Per tutti i pre-ordini contenenti *routing* con destinazioni Extra UE, per le quali non è sempre possibile l'immediato ottenimento dei Diritti di traffico da parte della CAA Extra UE o che le relative tempistiche autorizzative non sono compatibili con i tempi di risposta previsti dal presente Capitolato tecnico o di partenza del *routing* richiesto, il Fornitore deve tempestivamente inviare una comunicazione (a mezzo e-mail o fax) all'Amministrazione informandola della stima indicativa dei tempi necessari all'ottenimento delle relative autorizzazioni sui Diritti di traffico da parte della CAA Extra UE (comprovandola con eventuale documentazione proveniente dalla suddetta CAA sulla base di eventuali *routing* già erogati verso la predetta CAA Extra UE ), pena l'applicazione delle penali di cui allo Schema di Convenzione sui Livelli di servizio.

Nel caso in cui l'Amministrazione abbia inviato un Pre-ordine richiedendo una partenza del *routing* non compatibile con la suddetta stima dei tempi autorizzativi, l'Amministrazione è tenuta a riprogrammare la partenza del *routing* tenendo conto di quanto indicato dal Fornitore.

Se decorsi i tempi stimati dal Fornitore per l'ottenimento dei diritti di traffico, le relative autorizzazioni non siano ancora state rilasciate dalla CAA Extra-UE, il Fornitore dovrà inviare apposita comunicazione (a mezzo e-mail o fax) all'Amministrazione motivando il mancato ottenimento dei diritti di traffico, fermo restando quanto previsto al par. 7 del presente Capitolato tecnico.

Nel suddetto caso l'Amministrazione può richiedere al Fornitore l'evidenza degli atti di trasmissione della richiesta alla CAA del Paese Extra UE compreso nel *routing*; si precisa che i contenuti dei suddetti atti dovranno essere tradotti in lingua italiana (cfr. par. 1 del presente Capitolato Tecnico).

L'Amministrazione potrà inviare comunque l'Ordinativo di Fornitura rispetto al/i Preventivi inviati dal Fornitore ed il Fornitore potrà accettarlo solo dopo l'ottenimento dei Diritti di traffico; fino alla data di ottenimento dei Diritti di traffico, il Fornitore in ogni caso si adopererà e procederà all'organizzazione di tutte le attività necessarie alla partenza del *routing*, così come richiesto dall'Amministrazione nell'Ordinativo di Fornitura.

Qualora i suddetti tempi autorizzativi siano superiori alle 96 ore dall'invio del Pre-ordine da parte dell'Amministrazione, i *routing* sono sempre remunerati al Fornitore come "richieste programmate di *routing*" con partenze oltre le 96 ore.



## 6 PREZZO COMPLESSIVO DEL SINGOLO ROUTING

Per ciascun lotto, il Prezzo complessivo del singolo *routing* ( $P_c$ ), indicato nella fattura nel corso dell'esecuzione contrattuale, è calcolato secondo la seguente formula:

$$P_c = (P_i^{TL} \times hvb^{TL}) + (P_i^{TF} \times hvb^{TF}) + (P_i^{TP} \times hvb^{TP}) + \\ + \text{Taxpas} + \text{Catering} + \text{Incrementi} + \text{AltriCosti}$$

dove:

- $P_i^{TL}$ : è il Prezzo unitario offerto per il presente appalto (Iva esclusa) per ora di volo *block to block* per la Tratta Live di un determinato *cluster* di passeggeri (*i*), per la richiesta programmata di un routing con partenza oltre le 96 ore nel Lotto di riferimento, aggiornato secondo quanto previsto al par. 6.7 del presente Capitolato Tecnico;
- $P_i^{FL}$ : è il Prezzo unitario offerto per il presente appalto (Iva esclusa) per ora di volo *block to block* per la Tratta di Ferry relativa al suddetto *routing*, di un determinato *cluster* di passeggeri (*i*), per la richiesta programmata di un routing con partenza oltre le 96 ore nel Lotto di riferimento, se presente, aggiornato secondo quanto previsto al par. 6.7 del presente Capitolato Tecnico;
- $P_i^{TP}$ : è il Prezzo unitario offerto per il presente appalto (Iva esclusa) per ora di volo *block to block* per la Tratta di Posizionamento relativa al suddetto *routing*, di un determinato *cluster* di passeggeri (*i*), per la richiesta programmata di un routing con partenza oltre le 96 ore nel Lotto di riferimento, se presente, aggiornato secondo quanto previsto al par. 6.7 del presente Capitolato Tecnico;
- $hvb^{TL}$ : è il numero complessivo di ore effettive di volo *block to block* della Tratta Live indicato nel QTB (cfr. *Definizioni* del presente Capitolato tecnico);
- $hvb^{TF}$ : è il numero complessivo di ore effettive di volo *block to block* della Tratta Ferry indicato nel QTB (cfr. *Definizioni* del presente Capitolato tecnico) qualora erogata;
- $hvb^{TP}$ : è il numero complessivo di ore effettive di volo *block to block* di durata della Tratta di Posizionamento indicato nel QTB (cfr. *Definizioni* del presente Capitolato tecnico) qualora erogata, fermo restando i limiti di cui al par. 6.2.2.2 relativo al Prezzo complessivo della Tratta di Posizionamento;
- **Taxpas**: Importo delle Tasse passeggeri, cfr. par. 6.3 del presente Capitolato Tecnico;
- **Catering**: Importo del Catering, se richiesto, cfr. . par. 6.4 del presente Capitolato Tecnico;
- **eventuali incrementi di prezzo e costi se richiesti dall'Amministrazione e/o indicati dal Fornitore**, quali:
  - ✓ **Incrementi**: eventuali incrementi di prezzo (cfr. par. 6.5 del presente Capitolato Tecnico) relativi a:
    - “richieste urgenti di *routing*” con partenza entro 24 e 96 ore (cfr. 6.5.1 del presente Capitolato Tecnico) da parte dell'Amministrazione e/o
    - stagionalità per “richieste urgenti di *routing*” con partenza entro 24 ore (cfr. 6.5.2 del presente Capitolato Tecnico) e/o
    - numero di ore di scalo a terra (cfr. par. 6.5.3 del presente Capitolato Tecnico);
  - ✓ **AltriCosti**: eventuali altri costi solo se presenti e documentabili dal Vettore che ha



operato il *routing* (cfr. par. 6.6 del presente Capitolato Tecnico) relativi a:

- polizza "war risk" (cfr. par. 6.6.1 del presente Capitolato Tecnico) e/o
- interventi di sanificazione (cfr. par. 6.6.2 del presente Capitolato Tecnico).

Si precisa inoltre che, per ciascun lotto, il prezzo unitario offerto per ora di volo *Block to block* di ciascuna Tratta Live, Ferry e Posizionamento e di ciascun *cluster* ( $i$ ), ( $P_i^{TL}$ ,  $P_i^{TF}$  e  $P_i^{TP}$ ), ai fini della fatturazione sarà sempre aggiornato secondo la metodologia di indicizzazione prevista al par. 6.7 del presente Capitolato Tecnico.

Tutti i suddetti costi (catering, tasse passeggeri, incrementi di prezzo, eventuali interventi di sanificazione, eventuale polizza "war risk"), devono essere fatturati dal Fornitore in separate voci di costo nella medesima fattura riferita allo specifico Ordinativo di Fornitura del *routing*.

Il suddetto Prezzo complessivo del singolo *routing* ( $P_c$ ) viene saldato, in via posticipata dall'Amministrazione, solo successivamente all'effettiva erogazione del *routing* e nelle modalità indicate all'art. 9 dello Schema di Convenzione.

Si precisa che per la formulazione dei prezzi unitari offerti si rimanda a quanto disposto al par. 6. del Disciplinare di gara.

#### **6.1 Prezzo del Preventivo ( $P_p$ ) inviato dal Fornitore**

Il Prezzo del singolo *routing* indicato nel Preventivo ( $P_p$ ) inviato dal Fornitore riporta le seguenti voci indicative, che possono essere definite nella fattura solo dopo l'erogazione del *routing*:

- durata stimata in numero di ore di volo (hvb) del *routing* che verrà confermata solo successivamente alla verifica del *QTB*;
- numero di passeggeri trasportabili (comprensivo degli eventuali passeggeri ai quali è somministrato il catering e relativa tipologia), importo delle tasse passeggeri, importo del catering che verranno confermati solo a seguito della Lista *PDL*.

Le restanti voci quali:

- Prezzo unitario per ora di volo offerto per tutte le Tratte del *routing* indicate nel Preventivo (Live e Ferry e/o Posizionamento se presenti), indicizzato al mese di partenza del *routing*, così come indicato al par. 6.7 del presente Capitolato tecnico,
- eventuale presenza di Tratte di Posizionamento e/o Ferry,
- eventuali incrementi di prezzo (cfr. par. 6.5 del presente Capitolato tecnico),
- eventuale presenza della polizza "war risk" e/o di interventi di sanificazione,

devono rimanere le medesime dal momento dell'invio del Preventivo da parte del Fornitore al momento della fatturazione, pena il non pagamento da parte dell'Amministrazione dell'eventuale voce di costo inserita successivamente in fattura, salvo diversi accordi tra le parti intervenuti successivamente all'invio del Preventivo; qualora ci siano invece voci di costo non erogate rispetto a quelle del Preventivo e del relativo Ordinativo di Fornitura emesso, l'Amministrazione pagherà solo i servizi effettivamente erogati e verificati, secondo quanto previsto all'art. 9 dello Schema di Convenzione.

Qualora nel/i Preventivo/i inviato/i dal Fornitore non siano contemplati gli eventuali costi relativi agli interventi di sanificazione e/o polizza "war risk", questi non possono essere inseriti successivamente

---

Classificazione del documento: Consip Public

Gara a procedura aperta ai sensi del D.Lgs. 50/2016 e s.m.i., per l'affidamento del servizio di Trasporto aereo di gruppi di persone e servizi connessi per le Pubbliche Amministrazioni – ID 1736

---

Allegato 4 – Capitolato Tecnico



nella fattura dal Fornitore e quest'ultimo non avrà nulla a pretendere dall'Amministrazione.

Si precisa che per i **Lotti 1 e 2**, in funzione del/i *cluster offerto/i* (cfr. par. 6.2 del Disciplinare di gara), il **Fornitore si obbliga ad inviare ed applicare nel/i Preventivo/i di ciascun routing, il prezzo unitario offerto per ora di volo block to block per la Tratta Live, Ferry e Posizionamento, relativo al numero di passeggeri trasportabili per il suddetto routing, sulla base della seguente tabella di corrispondenza:**

| <b>Numero di passeggeri da trasportare richiesto dell'Amministrazione e che possono essere trasportati sull'aeromobile reso disponibile dal Fornitore per lo specifico routing</b> | <b>Prezzi applicati (P) dal Fornitore nei Preventivi che devono essere inviati all'Amministrazione</b>  |
|--|---|
| Da 0 e fino 100  | <ul style="list-style-type: none"><li>▪ Preventivo con Prezzo <math>P_1</math> (cluster fino a 164),</li><li>▪ e Preventivo con Prezzo <math>P_2</math> (cluster fino a 100), se offerto,</li><li>▪ e Preventivo con Prezzo <math>P_3</math> (cluster fino a 138), se offerto,</li><li>▪ e Preventivo con Prezzo <math>P_4</math>, (cluster fino a 180), se offerto,</li><li>▪ e Facoltativamente per il Fornitore ulteriori Preventivi</li></ul> |
| Da 101 e fino a 138  | <ul style="list-style-type: none"><li>▪ Preventivo con Prezzo <math>P_1</math> (cluster fino a 164),</li><li>▪ e Preventivo con Prezzo <math>P_3</math> (cluster fino a 138), se offerto,</li><li>▪ e Preventivo con Prezzo <math>P_4</math>, (cluster fino a 180), se offerto,</li><li>▪ e Facoltativamente per il Fornitore ulteriori Preventivi</li></ul>  |
| Da 139 e fino a 164  | <ul style="list-style-type: none"><li>▪ Preventivo con Prezzo <math>P_1</math> (cluster fino a 164),</li><li>▪ e Preventivo con Prezzo <math>P_4</math> (cluster fino a 180) se offerto</li><li>▪ e Facoltativamente per il Fornitore ulteriori Preventivi</li></ul>  |
| Da 165 e fino a 180  | <ul style="list-style-type: none"><li>▪ Preventivo con Prezzo <math>P_1</math> (cluster fino a 164) specificando la <u>capacità commerciale</u> dell'aeromobile reso disponibile,</li><li>▪ e Preventivo con Prezzo <math>P_4</math>, (cluster fino a 180), se offerto</li><li>▪ e Facoltativamente per il Fornitore ulteriori Preventivi</li></ul>   |

**Ai fini delle obbligazioni prescritte dal presente Capitolato Tecnico, il Fornitore si obbliga a rendere disponibili aeromobili aventi almeno una *capienza fisica* corrispondente al numero di passeggeri trasportabili con il/i *cluster offerto/i* per il presente appalto.**

Ad esempio se l'Amministrazione richiede il trasporto di 143 passeggeri, ed i termini e condizioni del routing consentono di trasportare 143 passeggeri, il prezzo applicato è quello del cluster da 164 passeggeri.

Si precisa che nell'elaborazione del Preventivo, secondo i termini e condizioni del routing richiesto dall'Amministrazione, il Fornitore tiene conto della *capienza fisica* nonché della relativa *capacità commerciale* dell'aeromobile reso disponibile per lo specifico *routing* richiesto dall'Amministrazione (cfr. par. 1.2 del presente Capitolato Tecnico).

Classificazione del documento: Consip Public

Gara a procedura aperta ai sensi del D.Lgs. 50/2016 e s.m.i., per l'affidamento del servizio di Trasporto aereo di gruppi di persone e servizi connessi per le Pubbliche Amministrazioni – ID 1736

Allegato 4 – Capitolato Tecnico





Il prezzo dello specifico *routing* applicato per ora di volo è quello riferito al *cluster offerto* che consente di trasportare il numero di passeggeri e di tener conto dei relativi termini e condizioni del *routing* richiesto dall'Amministrazione.

\*\*\*

Si precisa, invece, che ai soli fini dell'aggiudicazione della gara, il calcolo del "Prezzo medio Ponderato offerto (P)", sarà determinato come previsto al par. 6.2 del Disciplinare di gara e riguarderà solo i prezzi relativi a  $P_i^{TL}$ ,  $P_i^{TP}$  e  $P_i^{TF}$ .

**6.2 Prezzo unitario per ora di volo offerto *block to block* per le Tratte Live ( $P_i^{TL}$ ), Ferry ( $P_i^{TF}$ ) e Posizionamento ( $P_i^{TP}$ ) per richieste programmate di *routing* con partenza oltre 96 ore per ciascun cluster offerto di passeggeri**

Il prezzo unitario offerto, per il presente appalto, per ora di volo *block to block* per le Tratte Live relative alle richieste programmate di *routing* con partenza oltre 96 ore, nonché il prezzo per le relative Tratte di Posizionamento e Ferry, per ciascun *cluster di passeggeri*, **sono comprensivi di ogni costo operativo e di struttura incluso il margine aziendale e di qualsiasi altro onere connesso al servizio oggetto del presente appalto, al netto di tutte le ulteriori componenti di prezzo previsti dalla predetta formula di calcolo de**

**I Prezzo complessivo del singolo *routing* ( $P_c$ ).**

In particolare nel **prezzo offerto per la Tratta Live ( $P_i^{TL}$ )** è incluso il **numero massimo di ore di permanenza a terra pari a 3 ore (180 minuti) a seguito di uno scalo**, fermo restando quanto previsto al par. 6.5.3.

**6.2.1 Prezzo per ora di volo offerto per la Tratta Live ( $P_i^{TL}$ )**

Il prezzo unitario offerto, per il presente appalto, per ora di volo *block to block* della Tratta Live ( $P_i^{TL}$ ) è **al netto di tutte le ulteriori componenti di prezzo che concorrono alla determinazione del prezzo complessivo del singolo *routing* ( $P_c$ ).**

**6.2.2 Prezzo per ora di volo *block to block* offerto per la Tratta Ferry e Tratta Posizionamento ( $P_i^{TF}$  e  $P_i^{TP}$ )**

Il prezzo unitario offerto, per il presente appalto, per ora di volo *block to block* della Tratta di Posizionamento e Ferry, c.d. "*empty leg*" è **al netto di tutte le ulteriori componenti di prezzo che concorrono alla determinazione del prezzo complessivo del singolo *routing* ( $P_c$ ).**

La presenza o meno delle Tratte di Posizionamento e/o Ferry durante il *routing* è comprovabile dall'Amministrazione mediante il *QTB*.

**6.2.2.1 CORRISPETTIVO COMPLESSIVO PER LA TRATTA FERRY**

Per tutti i Lotti, il corrispettivo complessivo fatturato dal Fornitore per la Tratta Ferry per ciascuna richiesta di *routing* è pari al prezzo unitario per ora di volo *block to block* della Tratta Ferry ( $P_i^{TF}$ ) offerto in gara moltiplicato per l'intera durata del tempo di volo *block to block* della relativa Tratta Ferry indicata nel *QTB*, senza limitazione alcuna.





## 6.2.2.2 CORRISPETTIVO COMPLESSIVO MASSIMO PER LA TRATTA DI POSIZIONAMENTO

### 6.2.2.2.1 Lotto 1: Corto e medio raggio Intra UE

Il corrispettivo complessivo massimo fatturato dal Fornitore per la Tratta di Posizionamento per ciascuna richiesta di *routing*, è pari al prezzo offerto per ora di volo *block to block* della Tratta di Posizionamento ( $P^{TP}$ ) moltiplicato per una durata massima del tempo di volo *block to block* (*hvb*) della Tratta di Posizionamento pari a **1,5 ore (90 minuti)**.

Qualora la durata effettiva della Tratta di Posizionamento sia:

- inferiore a 1,5 ore: il corrispettivo riconosciuto al Fornitore è pari al prezzo per ora di volo offerto per la durata del volo *block to block* indicato nel *QTB*;
- superiore a 1,5 ore: il corrispettivo massimo riconosciuto al Fornitore è pari al prezzo per ora di volo offerto per la durata del volo *block to block* di 1,5 ore, indicate nel *QTB*.

**Per ciascun *routing* è remunerato al Fornitore il corrispettivo di una sola Tratta di Posizionamento.**

### 6.2.2.1.2 Lotto 2: Corto e medio raggio Extra UE

Il prezzo complessivo massimo fatturato dal Fornitore per la Tratta di Posizionamento per ciascuna richiesta di *routing*, è pari al prezzo offerto per ora di volo *block to block* della Tratta di Posizionamento ( $P^{TP}$ ) moltiplicato per una durata massima del tempo di volo *block to block* della Tratta di Posizionamento pari a **3 ore (180 minuti)**.

Qualora la durata effettiva del volo di Posizionamento sia:

- inferiore a 3 ore: il corrispettivo riconosciuto al Fornitore è pari al prezzo per ora di volo offerto per la durata del volo *block to block* indicato nel *QTB*;
- superiore a 3 ore: il corrispettivo massimo riconosciuto al Fornitore è pari al prezzo per ora di volo offerto per la durata del volo *block to block* di 3 ore, indicate nel *QTB*.

**Per ciascun *routing* è remunerato al Fornitore il corrispettivo di una sola Tratta di Posizionamento.**

### 6.2.2.1.3 Lotto 3: Lungo raggio

Il corrispettivo complessivo massimo fatturato dal Fornitore per la Tratta di Posizionamento per ciascuna richiesta di *routing*, è pari al prezzo offerto per ora di volo *block to block* della Tratta di Posizionamento ( $P^{TP}$ ) moltiplicato per una durata massima del tempo di volo *block to block* della Tratta di Posizionamento pari a **4,5 ore (270 minuti)**.

Qualora la durata effettiva del volo di Posizionamento sia:

- inferiore a 4,5 ore: il corrispettivo riconosciuto al Fornitore è pari al prezzo per ora di volo offerto per la durata del volo *block to block* indicato nel *QTB*;
- superiore a 4,5 ore: il corrispettivo massimo riconosciuto al Fornitore è pari al prezzo per ora di volo offerto per la durata del volo *block to block* di 4,5 ore, indicate nel *QTB*.

**Per ciascun *routing* è remunerato al Fornitore il corrispettivo di una sola Tratta di Posizionamento.**

## 6.3 Importo complessivo delle tasse passeggeri

Per tutti i Lotti, l'importo complessivo delle tasse passeggeri indicato nella fattura è calcolato moltiplicando l'importo unitario delle tasse per singolo passeggero per il numero di passeggeri



effettivamente trasportati sull'aeromobile (Lista *PDL*). Le tasse passeggeri sono conteggiate e quindi fatturate separatamente dal Fornitore rispetto al prezzo per ora di volo *block to block* di ciascuna Tratta Live; l'Amministrazione potrà verificare la correttezza dell'importo inerente le tasse passeggeri imputate dal Fornitore nella fattura, oltre che dai documenti a comprova forniti dal Fornitore, anche verificando direttamente sul sito dell'Aeroporto di partenza relativo ad ogni step del *routing*. L'importo complessivo indicativo delle tasse passeggeri presente nel Preventivo inviato dal Fornitore è calcolato moltiplicando l'importo unitario delle tasse per singolo passeggero per il numero di passeggeri da trasportate indicati nel Pre-ordine.

#### **6.4 Importo complessivo del servizio di catering a bordo**

Per tutti i Lotti, l'importo complessivo del servizio di catering (somministrazione di pasti e/o bevande a bordo dell'aeromobile) indicato nella fattura è calcolato moltiplicando il prezzo unitario del singolo Menu scelto dall'Amministrazione per il numero di passeggeri effettivamente trasportati sull'aeromobile destinatari del predetto servizio a bordo (Lista *PDL*), per una determinata Tratta Live. Qualora il *routing* sia costituito da due o più Tratte Live, il servizio di catering viene erogato dal Fornitore e quindi pagato dall'Amministrazione, solo nella/e specifica/che Tratta/e Live indicata/e dall'Amministrazione e/o comunque concordata tra le parti.

I costi del servizio di catering sono conteggiati e quindi fatturati separatamente dal Fornitore rispetto al prezzo offerto per ora di volo *block to block* di ciascuna Tratta Live.

Per il servizio di catering sono previsti diverse tipologie di menù per i quali è prevista l'applicazione dei prezzi riportati nel presente paragrafo. Qualora l'Amministrazione avesse necessità di *pasti speciali* (ad esempio per celiaci) e/o Menu aventi caratteristiche diverse dai Menu oggetto del presente paragrafo, il Fornitore dovrà proporre all'Amministrazione ed inviare nel/i Preventivo/i una quotazione "*ad hoc*", nei limiti dei prezzi riportati nel presente paragrafo, salvo diversi accordi tra le parti; l'Amministrazione si riserverà comunque di inviare o meno l'Ordinativo di Fornitura contenente i suddetti prezzi proposti dal Fornitore.

L'importo complessivo del servizio di catering a bordo presente nel Preventivo inviato dal Fornitore è calcolato moltiplicando l'importo unitario del Menu scelto dall'Amministrazione (qualora si tratti dello stesso menu per tutti i passeggeri) per il numero dei passeggeri destinatari del predetto servizio a bordo, indicati nel Pre-ordine, per una determinata Tratta Live. L'importo complessivo del servizio di catering presente nel Preventivo è indicativo; mentre l'importo complessivo effettivo del servizio di catering sarà calcolabile solo successivamente all'erogazione del *routing* ed in funzione della lista *PDL*.

Di seguito si riportano i Menu, salvo diverse indicazioni da parte dell'Amministrazione al momento dell'invio del Pre-ordine e successivo Ordinativo di Fornitura ed i relativi prezzi previsti per il presente appalto inerenti il servizio di catering a bordo.

##### **▪ Menu REFRESHMENT**

Bevande calde e fredde (caffè, thè caldo, cappuccino, camomilla, coca cola ed eventuali ulteriori bevande similari, thè freddo, succhi di frutta vari, acqua): **Euro 3,00** per passeggero.



**EVENTUALMENTE ASSOCIATO CON I SEGUENTI MENU**

▪ **Menu SNACK**

Biscotto dolce e “salato”

**Euro 2,00** per passeggero.

*OPPURE*

▪ **Menu BRIOSHE**

Briosche farcite o meno

**Euro 3,50** per passeggero.

*OPPURE*

▪ **Menu PANINO**

Panino farcito di diversa tipologia (carne o vegetariano)

**Euro 5,50** per passeggero.

*OPPURE*

▪ **Menu COLAZIONE FREDDA**

Biscotto, marmellata, panino all’olio, tramezzino con prosciutto e formaggio o con verdure

**Euro 8,50** per passeggero.

*OPPURE*

▪ **Menu PASTO FREDDO**

Pasta fredda, carne o pesce, contorno di verdure, frutta/macedonia, dolce, panino, kit di condimento.

**Euro 11,50** per passeggero.

Su richiesta dell’Amministrazione Alcolici (birra, vino e similari): + **Euro 0,50** sul singolo *Menu REFRESHMENT* per passeggero

*OPPURE*

▪ **Menu PASTO CALDO**

Pasta calda, carne o pesce, contorno di verdure, frutta/macedonia, dolce, panino, kit di condimento.

**Euro 13,00** per passeggero.

Su richiesta dell’Amministrazione Alcolici (birra, vino e similari): + **Euro 0,50** sul singolo *Menu REFRESHMENT* per passeggero

Per speciali tipologie di carne o pesce o pasti speciali da concordarsi con l’Amministrazione, è previsto un sovrapprezzo massimo applicabile dal Fornitore, rispetto ai prezzi dei suddetti Menu, fino a:

- **Euro 4,00** sul singolo *Menu PASTO FREDDO o PASTO CALDO*,
- **Euro 2,00** sui restanti singoli Menu (ad esclusione del *Menu REFRESHMENT*).

Si precisa che qualora l’Amministrazione dovesse richiedere ad esempio la presenza o l’assenza delle posate o parte di esse, il Fornitore dovrà concordare con l’Amministrazione le relative modalità di somministrazione a bordo.

**Si fa presente che la richiesta dell’Amministrazione dei suddetti Menu e la relativa erogazione dovrà**

---

Classificazione del documento: Consip Public

Gara a procedura aperta ai sensi del D.Lgs. 50/2016 e s.m.i., per l’affidamento del servizio di Trasporto aereo di gruppi di persone e servizi connessi per le Pubbliche Amministrazioni – ID 1736

Allegato 4 – Capitolato Tecnico



essere compatibile con le dotazioni “Galley” degli aeromobili resi disponibili dal Fornitore per il *routing* richiesto dall’Amministrazione, salvo diversi accordi tra le parti.

## **6.5 Incrementi di Prezzo del Routing**

### **6.5.1 Incremento di prezzo della Tratta Live per Richieste Urgenti di Routing**

Qualora sia inviata dall’Amministrazione una “richiesta urgente di *routing*”, di cui al par. 5 del presente Capitolato Tecnico, è previsto un **incremento del prezzo per ora di volo *block to block* di ciascuna Tratta Live ( $P_i^{TL}$ )** e relativo alla richiesta programmata di *routing* con partenza oltre le 96 ore, pari a:

- +4% per richieste urgenti di *routing* con partenza entro 24 ore;
- +2% per richieste urgenti di *routing* con partenza entro 96 ore.

### **6.5.2 Incremento di prezzo della Tratta Live per Stagionalità per Richieste urgenti di Routing con partenza entro le 24 ore**

Nei mesi di luglio e agosto (dal 15° al 31° giorno del mese di luglio e dal 1° al 31° giorno del mese di agosto) e dicembre/gennaio (dal 20° giorno del mese di dicembre al 10° giorno del mese di gennaio) di ciascun anno, a causa dell’aumento sensibile del flusso turistico e della relativa complessità di gestione del servizio oggetto del presente appalto, le richieste di *routing* la cui partenza è prevista all’interno dei suddetti periodi, **potranno prevedere, su richiesta del Fornitore, un incremento del prezzo per ora di volo *block to block* di ciascuna Tratta Live ( $P_i^{TL}$ )** e relativo alla richiesta programmata di *routing* con partenza oltre le 96 ore, pari a

- +2% solo per “richieste urgenti di *routing*” con partenza entro le 24 ore nei giorni della settimana che vanno dal lunedì al giovedì.
- +4% solo per “richieste urgenti di *routing*” con partenza entro le 24 ore nei giorni della settimana che vanno dal venerdì alla domenica.

Il suddetto incremento di prezzo non si applica per le “richieste urgenti di *routing*” con partenza entro le 96 ore e per le richieste programmate dei *routing*.

### **6.5.3 Incrementi di prezzo per un numero di ore/minuti di scalo a terra superiore a 3 ore**

L’Amministrazione deve indicare nel Pre-ordine un **turnaround massimo di 3 ore (180 minuti) per ciascuno scalo, salvo le diverse indicazioni previste nel presente paragrafo**. All’interno del medesimo *routing* possono essere richiesti più di uno scalo.

#### **6.5.3.1 INCREMENTO DI PREZZO PER UN NUMERO DI ORE/MINUTI DI SCALO A TERRA O TURNAROUND PIANIFICATO DALL’AMMINISTRAZIONE**

Qualora l’Amministrazione richieda nel Pre-ordine uno o più scali che prevedano ciascuno un numero di ore di permanenza a terra dell’aeromobile o *turnaround* **superiore alle 3 ore e non oltre le 6 ore**, tali da dover rendere necessario per il Fornitore l’impiego di **un secondo equipaggio**, il Fornitore potrà computare all’interno del prezzo complessivo del *routing* ( $P_c$ ), un costo forfettario, pari a:

- Euro 2.000,00 (iva escl.) per i Lotti 1 e 2;
- Euro 4.000,00 (iva escl.) per il Lotto 3.

L’eventuale utilizzo di un secondo equipaggio è verificabile dall’Amministrazione nel QTB. Qualora dal



QTB non si rilevasse l'utilizzo del secondo equipaggio, l'Amministrazione non sarà tenuta a pagare alcun compenso al Fornitore.

**Qualora l'Amministrazione avesse necessità di un numero di ore di scalo superiore alle 6 ore, dovranno essere concordate con il Fornitore, di volta in volta le modalità di erogazione del *routing*.**

#### **6.2.5.2 INCREMENTO DI PREZZO PER UN NUMERO DI ORE/MINUTI DI SCALO A TERRA O *TURNAROUND* NON PIANIFICATO DALL'AMMINISTRAZIONE**

Qualora durante lo scalo di un *routing* si verificasse, per ragioni imputabili all'Amministrazione, un numero di ore di permanenza a terra superiore al numero di ore pianificate dall'Amministrazione nel Pre-ordine ed il Fornitore risulti tecnicamente impossibilitato a rendere disponibile un secondo equipaggio (da motivare all'Amministrazione mediante l'invio a mezzo fax o e-mail della comunicazione tecnica da parte del Vettore che opera il volo sulla mancata disponibilità del secondo equipaggio), il *routing* potrà essere annullato dal Fornitore e successivamente eventualmente riprogrammato dall'Amministrazione; in tal caso il *routing* andrà comunque totalmente pagato dall'Amministrazione, anche per la quota parte di *routing* cancellato e non erogato, salvo diversi accordi tra le parti; non saranno a carico dell'Amministrazione, le tasse passeggeri ed il catering inerenti la parte di *routing* cancellato.

\*\*\*

Tutti gli incrementi di prezzo di cui ai precedenti paragrafi sono cumulabili.

### **6.6 Ulteriori costi se applicati dal Vettore che opera il volo**

#### **6.6.1 Eventuale importo per Polizza "War risk" per lo specifico routing**

Solo per i Lotti 2 e 3, in caso di *routing* aventi partenze/destinazioni in zone c.d. "war risk", il Fornitore nel rispetto delle prassi e della regolamentazione vigente ed in uso anche presso i diversi Vettori, potrà computare nel prezzo complessivo del *routing* anche un eventuale ulteriore costo ad "hoc" per una copertura assicurativa "war risk" per lo specifico *routing*; siffatto computo dovrà trovare riscontro in idonea documentazione anche contabile prodotta da parte del Fornitore all'Amministrazione (quale autentica della polizza "war risk" stipulata ad "hoc" dal Vettore per lo specifico *routing* con la compagnia assicurativa o altra autentica di documento contabile riconducibile alla polizza stipulata).

L'Amministrazione sarà tenuta al pagamento della suddetta polizza solo se il relativo costo è comprovabile mediante la suddetta documentazione presentata dal Fornitore del servizio.

**L'Amministrazione ha sempre la facoltà, a proprio insindacabile giudizio, di non inviare l'Ordinativo di Fornitura relativo ad un Preventivo contenente l'applicazione della polizza "war risk".**

#### **6.6.2 Eventuale importo per interventi di Sanificazione dell'aeromobile**

Per ciascun Lotto, l'Amministrazione sarà tenuta a corrispondere al Fornitore un importo forfettario per eventuali interventi di sanificazione dell'aeromobile, successivi all'erogazione del *routing*, qualora previsti da eventuali disposizioni normative vigenti e/o dal Vettore nel proprio "Manuale operativo", così quantificabili:

- fino ad un massimo di Euro 1.000,00 per il singolo *routing* di corto e medio raggio UE ed Extra UE



(Lotti 1 e 2);

- fino ad un massimo di Euro 2.500,00 per il singolo *routing* di lungo raggio (Lotto 3).

Ulteriori eventuali oneri eccedenti i suddetti importi saranno a carico del Fornitore.

Il Fornitore al momento della fatturazione, dovrà fornire all'Amministrazione riscontro documentale e contabile inerente l'avvenuto espletamento del servizio di sanificazione ed il relativo costo sostenuto (ad esempio copia della fattura del Fornitore "*handler*" che ha eseguito l'intervento di sanificazione ed un eventuale stralcio del *Manuale operativo* del Vettore inerente la previsione dell'intervento); L'Amministrazione sarà tenuta al pagamento del suddetto intervento di sanificazione solo se il relativo costo è comprovabile mediante la suddetta documentazione presentata dal Fornitore del servizio.

#### **6.7 Aggiornamento dei prezzi offerti per ora di volo *block to block* in funzione della quotazione del carburante e del cambio euro/dollaro**

Il prezzo per ora di volo *block to block* offerto per tutte le Tratte (Live, Ferry e Posizionamento) relative allo specifico *routing* viene aggiornato su base mensile. In particolare, il prezzo da applicare per un *routing* con partenza nel mese *n* sarà determinato attraverso la formula di seguito riportata:

$$P_i^{TL/F/P}{}_n = p_i^{TL/F/P}{}_n \times [1 + Inc\%Carb \times (Carb_{n-2} - Carb_{rif})/Carb_{rif} + \\ + Inc\%Cambio \times (Cambio_{n-2} - Cambio_{rif})/Cambio_{rif}]$$

Dove:

- $P_i^{TL/F/P}{}_n$ : Prezzo unitario da applicare per ora di volo *block to block* per la Tratta Live/Ferry/Posizionamento del *cluster di passeggeri (i)*, per un *routing* che parte nel mese *n*, nel Lotto di riferimento;
- $p_i^{TL/F/P}$ : Prezzo unitario offerto in gara, per il presente appalto, per ora di volo *block to block* per la Tratta Live/Ferry/Posizionamento del *cluster di passeggeri (i)*, nel Lotto di riferimento;
- *n*, *n-2* rispettivamente:  
*n*: mese di partenza del *routing* per il quale si determina il prezzo,  
*n-2*: secondo mese antecedente il mese di partenza del *routing* stesso.  
Ad esempio, se il mese di partenza del *routing* è novembre 2017, il mese *n* sarà novembre 2017 e il mese *n-2* sarà il mese di settembre 2017;
- *Inc%Carb*: Incidenza % del costo del carburante sul prezzo  $P_i^{TL}$ , pari a:
  - 25% per il Lotto 1
  - 35% per il Lotto 2
  - 45% per il Lotto 3
- *Carb<sub>ref</sub>*: Valore di riferimento del prezzo del Carburante per tutti gli Ordinativi di fornitura effettuati nell'ambito della presente Convenzione, pari a:
  - **Lotto 1** media aritmetica delle quotazioni *Rotterdam (Barges FOB)* e *Mediterranean (Cargose FOB)* espresse in US\$/b del prodotto *Jet/Kerosene* rilevate sulla Tabella "Refined product prices, US\$/b" dell'OPEC Monthly Oil Market Report – relativo al **mese di settembre 2016 e pari a 55,37 US\$/b;**
  - **Lotto 2 e 3:** media aritmetica delle quotazioni *Rotterdam (Barges FOB)*, *Mediterranean (Cargose FOB)*, *US Gulf (Cargoes FOB)*, *Singapore (Cargoes FOB)* espresse in US\$/b del prodotto *Jet/Kerosene* rilevate sulla Tabella "Refined product

Classificazione del documento: Consip Public

Gara a procedura aperta ai sensi del D.Lgs. 50/2016 e s.m.i., per l'affidamento del servizio di Trasporto aereo di gruppi di persone e servizi connessi per le Pubbliche Amministrazioni – ID 1736

Allegato 4 – Capitolato Tecnico



prices, US\$/b" dell'OPEC Monthly Oil Market Report –relativo al  **mese di settembre 2016 e pari a 55,48 US\$/b.**

- **Carb<sub>n-2</sub>**: Prezzo del Carburante relativo al secondo mese antecedente il mese **n** di partenza (erogazione) del *routing*, pari a:
  - **Lotto 1** media aritmetica delle quotazioni *Rotterdam (Barges FOB)* e *Mediterranean (Cargose FOB)* espresse in US\$/b del prodotto *Jet/Kerosene* rilevate sulla Tabella "Refined product prices, US\$/b" dell'OPEC Monthly Oil Market Report – relativo al mese **n-2**;
  - Lotto 2 e 3**: media aritmetica delle quotazioni *Rotterdam (Barges FOB)*, *Mediterranean (Cargose FOB)*, *US Gulf (Cargoes FOB)*, *Singapore (Cargoes FOB)* espresse in US\$/b del prodotto *Jet/Kerosene* rilevate sulla Tabella "Refined product prices, US\$/b" dell'OPEC Monthly Oil Market Report – relativo al mese **n-2**.I suddetti dati sono reperibili sul sito [www.opec.org – publications – Report](http://www.opec.org – publications – Report).
- **Inc% Cambio**: Incidenza % del tasso di cambio **Eur/US\$** (tasso di cambio tra Euro e Dollaro Statunitense, inteso come quantità di Eur necessari ad acquistare 1 US\$) sul prezzo  $P_i^{TL}$ , e pari a:
  - 30% per il Lotto 1
  - 40% per il Lotto 2
  - 50% per il Lotto 3
- **Cambio<sub>ref</sub>** : Valore di riferimento del tasso di cambio Eur/US\$ per tutti gli Ordinativi di fornitura effettuati nell'ambito della presente Convenzione, pari a **0.8919 (1 US\$ = 0.8919 Eur)**, ottenuto come media mensile delle quotazioni del tasso di cambio relative al mese di **settembre 2016** rilevate dalla **Banca D'Italia** e reperibili sul sito <http://cambi.bancaditalia.it/cambi/>
- **Cambio<sub>n-2</sub>**: Valore del tasso di cambio Eur/US\$ relativo al secondo mese antecedente il mese di erogazione (partenza) di ciascun singolo *routing*, pari alla media mensile delle quotazioni del tasso di cambio relative al mese **n-2** rilevate dalla **Banca D'Italia** e reperibili sul sito <http://cambi.bancaditalia.it/cambi/>



## 7 CAUSE DI INDISPONIBILITA' O DI RITARDO NELL'EROGAZIONE DEL SERVIZIO AEREO NON SOGGETTE A PENALI

Nel presente paragrafo sono indicate le cause di indisponibilità del servizio o ritardo rispetto agli orari pianificati nell'Ordinativo di Fornitura del routing, per le quali il Fornitore non è soggetto all'applicazione delle penali di cui allo Schema di Convenzione.

Si precisa che l'indisponibilità del servizio o di ritardo si intendono rispetto ai termini indicati nel **Preventivo** anche confermato successivamente con l'**Ordinativo di Fornitura** inviato dall'Amministrazione ed accettato dal Fornitore.

Le suddette cause di indisponibilità del servizio o ritardo nell'erogazione del servizio, sono di seguito elencate.

- a. Avverse condizioni meteo ed eventi naturali "straordinari" (ad esempio presenza di nubi vulcaniche);
- b. scioperi di categoria del personale coinvolto nelle attività del *routing*;
- c. limiti tecnici eccezionali per l'atterraggio dell'aeromobile (ad esempio riduzione della lunghezza della pista, ostacoli ingombranti sulla pista);
- d. mancata possibilità di rifornimento di carburante;
- e. ritardi o cancellazioni causate da evacuazione, re-imbarco dell'aeromobile a causa di una violazione di sicurezza;
- f. capacità limitata dell'Aeroporto rispetto alla domanda, strettamente connessa con l'assegnazione degli *slot* che in alcuni casi possono sovrapporsi generando uno slittamento dei servizi di assistenza a terra;
- g. limiti della *capacità commerciale o pay load* dell'aeromobile reso disponibile dal Fornitore rispetto alle caratteristiche degli aeroporti di origine/destinazione (ad esempio pista, temperatura meteo al decollo), qualora il Fornitore abbia evidenziato le potenziali limitazioni collegate ai suddetti aeroporti di origine/destinazione nei Preventivi inviati all'Amministrazione e/o Ordinativo accettato;
- h. mancata disponibilità dell'equipaggio a causa di un numero di ore di scalo a terra superiore a quelle preventivamente pianificate nel Pre-ordine dall'Amministrazione;
- i. qualora nel tempo che intercorre tra la data di accettazione dell'Ordinativo di Fornitura da parte del Fornitore e la data di partenza effettiva del *routing*, il Vettore che dovrà operare il volo è presente nella *Black list*;
- j. richieste di *routing* da parte dell'Amministrazione, aventi orari di partenza e/o arrivo che coincidono con gli orari di chiusura degli Aeroporti (orari notturni di chiusura specifici di ciascun Aeroporto);
- k. motivazioni che impediscono l'ottenimento delle specifiche coperture assicurative per specifici routing che prevedono partenze/destinazioni in zone cd. "war risk" (in tal caso il Fornitore dovrà fornire all'Amministrazione idoneo riscontro alla luce di documentazione autentica fornita dalla Compagnia assicurativa contenente le motivazioni che impediscono l'ottenimento delle specifiche coperture assicurative in zone cd. "war risk"; si precisa che





qualora la copertura dovesse essere in lingua diversa dall'italiano, dovrà essere prodotta una traduzione in lingua italiana);

- I. **negazione dei diritti di traffico a qualsiasi Vettore UE ed Extra UE da parte della CAA Extra UE del Paese di destinazione del routing** (in tal caso il Fornitore dovrà fornire all'Amministrazione idoneo riscontro documentale da parte della suddetta CAA Extra UE, tradotto in lingua italiana, cfr. par. 1 del presente Capitolato Tecnico); qualora la CAA Extra UE non fornisca una risposta sui diritti di traffico al Fornitore entro delle tempistiche compatibili con eventuali riprogrammazioni dell'Amministrazione (cfr. par.5.4 del presente Capitolato Tecnico), i medesimi diritti di traffico si intendono negati dalla suddetta CAA Extra UE; l'Amministrazione si riserva sempre di verificare l'effettivo diniego sui diritti di traffico da parte della CAA Extra UE a fronte del mancato riscontro da parte del Fornitore.

**Non sono ammesse, cause di indisponibilità imputabili alla mancanza dei diritti di traffico Extra UE derivanti dal Vettore al quale viene richiesto di operare il routing, per cui è prevista l'applicazione delle penali di cui all'art. 11 dello Schema di Convenzione.**

Tutte le suddette cause di indisponibilità e ritardo devono essere comprovate dal Fornitore mediante invio all'Amministrazione di idoneo riscontro documentale, che ne comprovi effettivamente l'avvenuta casistica.

A fronte delle suddette casistiche, si precisa che:

- qualora il routing non sia ancora partito, l'Amministrazione non deve sostenere nessun onere economico, Trattandosi di routing non erogato per cause non imputabili a richieste di cancellazione da parte dell'Amministrazione;
- qualora il routing sia partito e durante la percorrenza si sia verificata una causa di indisponibilità ricompresa nell'elenco sopra indicato, l'Amministrazione potrà rimborsare il Fornitore solo per le spese effettivamente sostenute e giustificate da idonea documentazione tecnica/contabile.

Inoltre nel caso in cui si verifichi una o più condizioni indicate nel suddetto elenco, il Fornitore deve inviare tempestivamente una comunicazione all'Amministrazione a mezzo e-mail o fax motivando l'eventuale indisponibilità o ritardo del volo; sarà cura del Fornitore ricercare, nel minor tempo possibile, soluzioni alternative inviando all'Amministrazione un nuovo Preventivo/soluzione proposta. Qualora l'Amministrazione non accetti il nuovo Preventivo/soluzione proposta dal Fornitore, quest'ultimo non sarà soggetto a penali.

Si precisa inoltre che qualora il Fornitore cambi l'aeromobile al momento della partenza del routing, senza una motivazione rientrante nelle casistiche di cui al presente par. 7, l'Amministrazione potrà applicare una penale così come indicato nello Schema di Convenzione.



## 8 RITARDI DEI ROUTING PER RESPONSABILITA' IMPUTABILI AL VETTORE E SOLUZIONI PROPOSTE

Il Fornitore del servizio è obbligato all'erogazione del *routing* richiesto dall'Amministrazione e ne risponde direttamente in caso di ritardo del *routing* rispetto alle date ed orari di partenza/arrivo indicati nell'Ordinativo di Fornitura accettato, fatto salvo quanto previsto nel precedente par. 7 del presente Capitolato Tecnico.

In caso di **ritardo superiore alle 3 ore rispetto all'orario di partenza del *routing* indicato nell'Ordinativo di Fornitura, per cause imputabili al Vettore dell'aeromobile utilizzato per l'erogazione del servizio** (ad esempio rottura dell'aeromobile alla partenza o durante il *routing*), il Fornitore deve:

- informare tempestivamente l'Amministrazione per il tramite del *Key account* del ritardo e delle modalità della gestione dello stesso;
- chiedere all'Amministrazione se il ritardo comunicato e le relative nuove modalità pianificate per l'erogazione del *routing* sono compatibili con le proprie esigenze di trasporto;
- eventualmente pianificare e concordare con l'Amministrazione un diverso *routing* e/o pianificare e concordare soluzioni alternative anche mediante la ricollocazione dei passeggeri su eventuali altri mezzi di trasporto (ad esempio autobus, nave, ecc.) oltre al trasporto aereo nonché farsi carico del reperimento di eventuali alloggi, qualora necessari, presso strutture ricettive, nel minor tempo possibile. In tal caso il Fornitore dovrà inviare una nuova pianificazione del *routing* a mezzo e-mail o fax e l'Amministrazione potrà accettare o meno quanto proposto dal Fornitore.

Ferme restando tutte le caratteristiche dell'Ordinativo originario confermato (numero di passeggeri da trasportare, numero di Tratte, ecc.) ed anche in caso di modifica delle suddette caratteristiche (ad esempio modifica del numero di passeggeri, numero di Tratte, ecc), qualora l'Amministrazione accetti la soluzione proposta dal Fornitore, il prezzo complessivo del servizio (incluse eventuali Tratte di Posizionamento e/o Ferry) non può essere superiore al prezzo indicato nell'originario Ordinativo di Fornitura, fermo restando l'applicazione delle penali di cui allo Schema di Convenzione, per cambio aeromobile.

In caso di accettazione da parte dell'Amministrazione della soluzione proposta dal Fornitore, l'Amministrazione deve annullare l'Ordinativo originario ed inviare un nuovo Ordinativo di Fornitura contenente le nuove condizioni proposte dal Fornitore.

Qualora nella suddetta soluzione proposta dal Fornitore il numero dei passeggeri e/o numero delle ore relative al tempo di volo *block to block*, siano diversi dall'Ordinativo originario, il prezzo del *routing* terrà conto delle eventuali modifiche come indicate nell'esempio sottostante, fermo restando che comunque il nuovo prezzo complessivo dovrà essere inferiore a quello dell'Ordinativo originario.

Di seguito si riporta un esempio.

- ✓ *nell'Ordinativo originario erano indicate 2 Tratte Live (Roma-Bari-Palermo) della durata complessiva di 2 ore ed un prezzo complessivo delle sole Tratte di euro 15.000, per il trasporto di 164 passeggeri;*
- ✓ *nella nuova proposta vi è una sola Tratta Live (Roma-Palermo) pari ad 1,17 hvb di tempo di volo e*



140 passeggeri;

- ✓ *il prezzo complessivo del routing sarà così calcolato:  $((15.000/2hvb) \times 1,17 hvb) \times (140/164) = \text{Euro } 7.490,85$ ;*
- ✓ *Le eventuali Tratte Ferry o Posizionamento saranno corrisposte nei limiti del prezzo dell'Ordinativo originario.*

L'Amministrazione si riserva comunque la facoltà di effettuare le relative verifiche sul QTB.

Qualora l'Amministrazione non accetti la soluzione proposta dal Fornitore, il *routing* verrà cancellato dal Fornitore, fermo restando l'applicazione delle penali di cui allo Schema di Convenzione, per ritardo o per mancata disponibilità del *routing*; in questo ultimo caso l'Amministrazione procederà all'annullamento dell'Ordinativo.



## **9 DESTINAZIONI EXTRA UE – LOTTI 2 e 3**

Il Fornitore del servizio deve adoperarsi per erogare i *routing* verso e da destinazioni Extra UE, garantendo l'atterraggio dell'aeromobile con sbarco dei passeggeri e la ripartenza dai predetti Paesi, fermo restando quanto previsto al par. 7 del presente Capitolato Tecnico.

A titolo puramente indicativo e non esaustivo, di seguito le destinazioni Extra UE richieste da alcune Amministrazioni negli ultimi anni:

- ✓ Tunisia (Hammamet) – con cadenza settimanale
- ✓ Egitto (Cairo) – con cadenza settimanale
- ✓ Sudan (Khartoum) – con cadenza mensile
- ✓ Nigeria (Lagos) – con cadenza mensile

A titolo puramente indicativo e non esaustivo, inoltre, potrebbero essere di eventuale interesse delle Amministrazioni, le seguenti destinazioni Extra UE:

- ✓ Bangladesh
- ✓ Gambia
- ✓ Pakistan
- ✓ Senegal
- ✓ Costa d'avorio
- ✓ Etiopia
- ✓ Ghana
- ✓ Georgia (Tbilisi)

Le suddette destinazioni non sono vincolanti per le Amministrazioni nell'ambito del presente appalto. Durante il periodo di vigenza della Convenzione in oggetto, potranno essere richieste dalle Amministrazioni anche ulteriori e/o diverse destinazioni Extra comunitarie in tutto il mondo che dovranno essere erogate dal Fornitore del servizio, fatto salvo quanto previsto al par.7 del presente Capitolato Tecnico.



## 10 SERVIZI CONNESSI (OVVERO SECONDARI E COMPLEMENTARI)

### 10.1 Risorse messe a disposizione

#### 10.1.1 Key account

Il Fornitore mette a disposizione un *Key account*, reperibile 7 giorni su 7, h 24, dotato di numero di telefono cellulare al quale possono chiamare tutte le Pubbliche Amministrazioni aderenti o che hanno intenzione di aderire al servizio oggetto del presente appalto.

Il Fornitore potrà mettere a disposizione anche più di una figura di *Key account* dotato sempre di numero di telefono cellulare. Il *Key account* fornisce informazioni di carattere generale e specifiche sul servizio erogato dal Fornitore.

Il *Key account* deve rispondere alle chiamate dell'Amministrazione, entro 20 secondi, a meno che non sia impegnato in un'altra chiamata; in tal caso deve essere predisposto un servizio di segreteria telefonica, affinché l'Amministrazione possa essere richiamata entro 2 ore, pena l'applicazione delle penali di cui allo Schema di Convenzione.

Il *Key account* deve possedere le seguenti caratteristiche minime:

- Almeno 10 anni di esperienza nel settore aeronautico nell'ambito commerciale e operativo (ad esempio supervisione di scalo, vendite charter, attività di coordinamento operativo relativo alla gestione dei voli nelle ultime 48 ore), negli ultimi 10 anni a far data dalla pubblicazione della gara in oggetto;
- Inglese fluente.

#### 10.1.2 Referente dedicato alla supervisione di scalo

Il Fornitore mette a disposizione un *Referente di scalo* per ogni Aeroporto del *routing*, al fine di assistere in particolare alle operazioni del Vettore che opera il volo e di scalo dei passeggeri.

Il *Referente di scalo* o *Supervisore di scalo* deve essere presente in aeroporti nazionali, europei ed Extra UE, per i quali viene richiesto il *routing*.

Il *Supervisore di scalo* deve necessariamente interfacciarsi con il *Key account* del Fornitore che riporterà all'Amministrazione lo stato dell'arte della eventuale problematica in corso segnalata dall'Amministrazione stessa o di qualsiasi altra informazione utile alla conoscenza dell'andamento del *routing*.

L'attività di supervisione di scalo viene svolta in Aeroporto e consiste nel coordinare le informazioni e le attività tra i diversi attori aeroportuali ed il Vettore che opera il volo; ad esempio verificare in Aeroporto la correttezza dei dati sulle liste passeggeri e risolvere la problematica in caso di incongruenze, verificare le procedure di rifornimento del carburante oppure coordinare le attività relative alla riprotezione dei passeggeri ad esempio con i pullman, hotel.

Il Referente dedicato alla supervisione di scalo deve possedere le seguenti caratteristiche minime:

- Almeno 5 anni di esperienza nel settore aeronautico nell'ambito della supervisione di scalo, negli ultimi 5 anni a far data dalla pubblicazione della gara in oggetto;
- Inglese fluente.

Il referente dedicato alla supervisione di scalo non si occupa di attività inerenti l'eventuale

Classificazione del documento: Consip Public

Gara a procedura aperta ai sensi del D.Lgs. 50/2016 e s.m.i., per l'affidamento del servizio di Trasporto aereo di gruppi di persone e servizi connessi per le Pubbliche Amministrazioni – ID 1736

Allegato 4 – Capitolato Tecnico



l'acquisizione di visti consolari.

#### **10.1.3 Referente per i flussi amministrativi relativi alla fatturazione**

Il Fornitore mette a disposizione delle amministrazioni un Referente per i flussi amministrativi relativi alla fatturazione dotato di numero telefonico dedicato e reperibile dalle ore 9.00 alle ore 18.00, cinque giorni su sette esclusi festivi.

Il referente deve occuparsi di inviare in allegato alla fatturazione, anche idonea documentazione (ad esempio stralcio/copia del *QTB*) che consenta all'Amministrazione una verifica della durata delle singole Tratte e quindi del *routing* complessivo, ai fini del corretto pagamento della fattura.

#### **10.2 Numero telefonico dedicato al Coordinamento operativo**

Il Fornitore del Servizio mette a disposizione delle Pubbliche Amministrazioni un numero telefonico da rete fissa, per assistenza di tipo operativo sullo specifico *routing* quale ad esempio ritardo dell'aereo, richieste di informazioni, contatti con il *personale a terra* (cfr. *Definizioni*).

L'operatore che risponderà al suddetto servizio non è il medesimo operatore *key account*.

In particolare l'orario di esercizio del servizio è h24, 7 giorni su 7.

L'operatore deve rispondere alla chiamata entro 20 secondi; deve essere presente un sistema di segreteria telefonica dove l'Amministrazione potrà registrare il motivo della chiamata per essere ricontattato entro 10 minuti dal messaggio registrato, pena l'applicazione delle penali di cui allo Schema di Convenzione.



## 11 VERIFICHE ISPETTIVE

Durante tutta la durata della Convenzione e dei singoli contratti stipulati dalle Amministrazioni, al fine di verificare la conformità delle prestazioni contrattuali a quanto prescritto nel Capitolato Tecnico e nell'ulteriore documentazione contrattuale, nonché di accertare l'adempimento degli impegni assunti dal Fornitore, la Consip S.p.A. potrà effettuare – avvalendosi di Organismi di Ispezione accreditati secondo la norma UNI CEI EN ISO/IEC 17020:2012 - apposite Verifiche ispettive.

Le Verifiche ispettive hanno ad oggetto principalmente le seguenti macro-categorie: Qualità del processo di esecuzione dell'Ordinativo di Fornitura, Qualità dei servizi forniti, Qualità dei servizi connessi.

L'oggetto del monitoraggio del servizio riguarda i Livelli di servizio indicati nel Capitolato Tecnico.

Il riscontro oggettivo del rispetto del Livello di servizio, in funzione della documentazione/riscontro fornita dall'Amministrazione e/o Fornitore, viene attestato dall'Organismo di ispezione accreditato.

I costi delle verifiche ispettive saranno a carico del Fornitore che dovrà corrisponderli direttamente all'Organismo di Ispezione nei tempi indicati nella Convenzione. La fattura, relativa al pagamento delle verifiche ispettive, sarà inviata da parte dell'Organismo di Ispezione anche alla Consip S.p.A. in copia conoscenza.

L'Organismo di Ispezione, su indicazioni della Consip S.p.A., effettuerà uno o più cicli di verifiche ispettive sugli ordinativi emessi dalle Amministrazioni. Tale ciclo è il numero di giorni/uomo necessari per rendere significativa l'attività di ispezione, compatibilmente con la *Tabella 1. Schema delle verifiche ispettive* e l'importo massimo a disposizione al momento dell'incarico per lo svolgimento delle verifiche stesse.

I costi a carico del Fornitore per l'esecuzione delle Verifiche Ispettive saranno all'incirca pari a

- Lotto 1: Euro 9.450,00
- Lotto 2: Euro 6.000,00
- Lotto 3: Euro 2.450,00

e comunque al massimo pari allo 0,5% del valore degli Ordinativi di Fornitura emessi a valere sulla Convenzione al momento della verifica da parte dell'Organismo di Ispezione,

Il luogo delle ispezioni può essere presso le sedi del Fornitore e/o delle Pubbliche Amministrazioni che avranno effettuato Ordinativi di fornitura; il Fornitore e l'Amministrazione dovranno, pertanto, attivarsi affinché le ispezioni possano essere espletate nel migliore dei modi e senza intralcio all'attività.

Le verifiche ispettive potranno essere svolte durante tutta la durata della Convenzione (indipendentemente dalla data dell'Ordinativo di Fornitura).

Per tutti i requisiti è previsto l'utilizzo della scala da 1 a 5 punti per la valutazione delle conformità/non conformità, ad eccezione di requisiti ai quali è associato esclusivamente un punteggio del tipo on/off (Conformità/Non Conformità Grave).

La valutazione delle conformità/non conformità è effettuata dall'Ispettore, in funzione dei differenti scostamenti dal Livello di servizio previsto nel Capitolato Tecnico.

Nel caso si rendesse necessario, la Consip si riserva di richiedere un'attività di ispezione più



approfondita rispetto a quanto previsto nel documento Schema delle verifiche ispettive di seguito riportato, che comunque faranno sempre riferimento ai Livelli di servizio previsti in Capitolato Tecnico.

Per l'espletamento della suddetta attività, si farà riferimento ai Livelli di servizio e agli adempimenti contrattuali indicati nel presente Capitolato ed alla *Tabella 1. Schema delle verifiche ispettive*.

Tale Schema, in sede di verifica potrà essere oggetto di ulteriori modifiche e/o integrazioni, al fine di verificare tutti gli aspetti della fornitura e gli adempimenti contrattuali descritti nel presente Capitolato Tecnico.





**Tabella 1.**  
**Schema delle verifiche ispettive**

| Macro-categoria   | Oggetto della verifica  | Riferimenti del Capitolato            | Modalità di riscontro   | Documenti di registrazione   | Modalità di valutazione  | presenza penale |
|---|---|---------------------------------------|---|--|--|-----------------|
| <b>MACRO A</b><br><b>Qualità del processo di esecuzione della fornitura</b> | <b>A1</b><br>RICHIESTE URGENTI DI ROUTING - 96 ore o 24 ore   | cfr. 5.1 e 5.2 del Capitolato Tecnico | confronto tra la richiesta delle P.A. e tempi di risposta del Fornitore   | Modulo di Pre-ordine<br>Risposta al Pre-ordine: a Sistema o via mail                 | tempo di risposta (t) < 4 ore: conforme<br>tempo di risposta (t) = 4 ore: conforme con osservazione<br>tempo di risposta (t) > 4 ore e <= di 5 ore: non conformità lieve<br>tempo di risposta (t) > 5 ore e <= di 6 ore: non conformità importante<br>tempo di risposta (t) > 6 ore: non conformità grave                          | si              |
| <b>MACRO C</b><br><b>Qualità dei servizi integrativi di gestione</b>        | <b>C1</b><br>Verifica della Fatturazione dei prezzi per ora di volo applicati                       | cfr. 6. del Capitolato Tecnico        | Confronto tra il prezzo previsto in Convenzione ed il prezzo fatturato  | Fattura e portale <a href="http://www.acquistinretepa.it">www.acquistinretepa.it</a> | Conforme: prezzo corrisponde<br>Non conforme grave: il prezzo non corrisponde  | no              |
|   | <b>C2</b><br>Verifica della Fatturazione del numero di ore di volo fatturate                        | cfr. 6 del Capitolato Tecnico         | Confronto tra il numero di ore di volo indicate nella fattura ed il Quaderno Tecnico di Bordo del Comandante (QTB)  | Fattura e Quaderno del Comandante (QTB)  | Conforme: le ore corrispondono<br>Non conforme grave: le ore non corrispondono   | no              |
|   | <b>C3</b><br>Verifica della Fatturazione delle ore di Posizionamento                                | cfr. 6 del Capitolato Tecnico         | Confronto tra il numero di ore di volo per Tratte di Posizionamento indicate nella fattura e le ore di volo per Tratte "Ferry" indicate nel Quaderno del Comandante (QTB) | Fattura e Quaderno del Comandante (QTB)  | Conforme: le ore corrispondono<br>Non conforme grave: le ore non corrispondono   | no              |
| <b>MACRO D</b><br><b>Qualità del servizio numero telefonico dedicato</b>    | <b>D1</b><br>Verifica dei tempi di risposta del numero telefonico dedicato al coordinamento tecnico | cfr. 10.2 del Capitolato Tecnico      | blind-test  | n/a  | tempo di risposta (t) < 20 secondi: conforme<br>tempo di risposta (t) = 20 secondi: conforme con osservazione<br>tempo di risposta (t) > 20 secondi <= 40 secondi: non conformità lieve<br>tempo di risposta (t) > 40 secondi <= 60 secondi: non conformità importante<br>tempo di risposta (t) > 60 secondi: non conformità grave | no              |

Classificazione del documento: Consip Public

Gara a procedura aperta ai sensi del D.Lgs. 50/2016 e s.m.i., per l'affidamento del servizio di Trasporto aereo di gruppi di persone e servizi connessi per le Pubbliche Amministrazioni – ID 1736

Allegato 4 – Capitolato Tecnico



## **12 AZIONI CONTRATTUALI**

Ogni inadempimento contrattuale darà origine ad un'azione commisurata alla criticità della violazione. I principali aspetti delle prestazioni contrattuali vengono presidiati da appositi Livelli di servizio previsti nel presente Capitolato Tecnico. Pertanto, il mancato rispetto dei requisiti minimi richiesti determina azioni contrattuali conseguenti che possono consistere in una o più delle seguenti azioni:

- coinvolgimento di un Livello più elevato di interlocutori, sia del Fornitore, sia dell'Amministrazione e/o Consip, allo scopo di prendere le decisioni necessarie al ripristino delle situazioni fuori soglia o fuori controllo (attivazione di una procedura di *escalation*);
- azione di intervento sui processi organizzativi del Fornitore per evitare il ripetersi di sistematiche "non conformità" (esecuzione di una azione correttiva);
- azioni aggiuntive (richiesta danni, risoluzione anticipata della Convenzione, ecc.) laddove previsto contrattualmente e ai sensi della vigente normativa;
- applicazione di rilievi;
- applicazione di penali.

Segue un approfondimento degli strumenti a tutela della qualità dell'erogazione del Servizio.

### **12.1 Rilievi**

I rilievi sono le azioni di avvertimento da parte di Consip e/o dell'Amministrazione contraente conseguenti il non rispetto delle indicazioni contenute nella documentazione contrattuale. Pertanto oltre a quanto esplicitamente previsto potrà essere emesso un rilievo su qualunque inadempimento se non diversamente sanzionato.

I rilievi non prevedono di per sé l'applicazione di penali, ma costituiscono avvertimento sugli aspetti critici del servizio e, se reiterati e accumulati, danno luogo a penali, secondo quanto previsto nello Schema di Convenzione.

I rilievi possono essere emessi da Consip e/o dal Direttore dell'Esecuzione dell'Amministrazione contraente e sono formalizzati attraverso una nota di rilievo, ognuna delle quali potrà contenere uno o più rilievi.

Qualora il Fornitore ritenga di procedere alla richiesta di annullamento del rilievo dovrà sottoporre all'Amministrazione contraente un documento con elementi oggettivi ed opportune argomentazioni.

### **12.2 Penali**

Lo scopo delle penali è quello di riequilibrare il servizio effettivamente ricevuto (disservizi e/o ritardi e/o danni al destinatario del servizio) dall'Amministrazione contraente al prezzo da erogarsi che è stabilito per prestazioni effettuate a regola d'arte.

Le penali sono applicate solo per responsabilità direttamente imputabili al Fornitore, al netto ad esempio di scioperi di categoria o eventi metereologici avversi.

Le penali da adottare sono individuate contrattualmente e normalmente sono organizzate in modo progressivo in relazione alla gravità o al ripetersi della mancata soddisfazione degli adempimenti richiesti.

Per il dettaglio del processo di contestazione ed applicazione delle penali, si rinvia a quanto puntualmente disciplinato nello Schema di Convenzione.