



**CAPITOLATO TECNICO PER LA FORNITURA DEL SERVIZIO DI
SUPPORTO LOGISTICO INTEGRATO GLOBALE SU N. 3 AEREI
PIAGGIO P180 AVANTI II, IN DOTAZIONE ALLA POLIZIA DI STATO,
DAL 1° GENNAIO 2025 AL 31 DICEMBRE 2027**

INDICE

1. Premessa	2
2. Definizione degli aerei P180 Avanti II in configurazione Polizia di Stato	4
3. Normativa tecnica applicabile.	5
4. Documentazione tecnica applicabile	7
5. Identificazione delle prestazioni di Supporto logistico integrato	7
6. Requisiti tecnici delle prestazioni	16
7. Elementi organizzativi e responsabilità	20
8. Definizione della capacità operativa dei velivoli P-180 Avanti II.	23
9. Garanzia e Sistema di Qualità Aziendale	26
10. Verifica di Conformità e Accettazione	27
11. Procedura di scelta del contraente	27
12. Aggiudicazione della gara e mezzi di prova.....	28
13. Criterio di valutazione e comparazione delle Offerte Economiche.....	29
14. Punti di Contatto	37
15. DEFINIZIONI ED ACRONIMI.....	37

ALLEGATO:

Tabella offerta economica.



1. Premessa

Le esigenze in argomento tendono a far fronte alle necessità operative dei Reparti di Volo della Polizia di Stato che impiegano un totale di tre velivoli Piaggio P180 Avanti II della Polizia di Stato (P180). In relazione alla particolare tipologia del contratto ed alla sua durata (**36 mesi**) e tenuto conto che la Polizia di Stato non ha le competenze professionali per svolgere interventi di manutenzione, sostituzione accessori inefficienti, riparazione e ricerca guasti, né ha implementato un magazzino di parti di ricambio, si manifesta l'esigenza di un supporto tecnico-logistico integrato completo (SLI), di seguito descritto, da parte di una Ditta aggiudicataria (di seguito Ditta) ad esito della presente procedura ad evidenza pubblica per la scelta del contraente.

I predetti aeromobili sono iscritti al Registro degli Aeromobili Militari previsto all'Art. 745 del Codice della Navigazione. La normativa aerea emessa dalla Direzione degli Armamenti Aeronautici e per l'Aeronavigabilità (DAAA o Armaereo) disciplina ogni aspetto del servizio di supporto logistico integrato globale da fornire, salvo quanto disposto nel presente Capitolato.

A garanzia della buona esecuzione delle prestazioni di seguito dettagliate, con particolare riferimento agli aspetti connessi all'impiego in sicurezza degli aerei, delle relative parti, accessori e componenti, costituisce requisito essenziale per la partecipazione alla gara delle Ditte il possesso di accordi di licenza con la Casa Madre per le attività di cui trattasi, intesi come capacità, riconosciuta dalla Casa Madre degli aerei P180, di erogare, legittimamente secondo le norme aeronautiche applicabili e per tutta la durata del contratto che sarà stipulato all'esito della gara, i servizi di manutenzione specificati nel presente capitolato tecnico.

L'accordo di licenza con la casa madre dei turbomotori non è richiesto. Non di meno la ditta aggiudicataria realizzerà l'efficienza dei motori a proprie spese dirette e sarà unica responsabile di tale efficienza nei confronti dell'Amministrazione che riconoscerà alla Ditta un corrispettivo in Euro, per ogni ora di volo svolta, retributivo anche di tali spese per i motori.

Si segnala che sui mezzi della linea aerea P180 sono in corso sviluppi, riparazioni non previste a manuale e modifiche della configurazione, alcuni in fase applicativa, altri prototipica ed altri ancora in fase di progetto.

È, dunque, necessario che lo svolgimento delle prestazioni oggetto della presente procedura di fornitura si svolga in armonia con le citate attività di sviluppo e modifica, minimizzando gli effetti sulle citate modifiche, nonché sui periodi di inefficienza dei mezzi. Pertanto, la Ditta dovrà dimostrare in sede di offerta la vigenza, per la durata del rapporto contrattuale, di specifici accordi di sinergia con la Piaggio Aerospace per la condivisione delle informazioni di progetto e di ogni altra informazione necessaria all'esatto e puntuale coordinamento di ogni adempimento delle obbligazioni che, rispettivamente, hanno verso l'Amministrazione sia l'aggiudicataria della presente fornitura che la Piaggio Aerospace, Casa Madre degli aerei, nonché Ditta qualificata Responsabile di Sistema (D.R.S.) dalla DAAA.

Altro requisito essenziale è che la Ditta sia:



- Organizzazione certificata ai sensi della Pubblicazione Tecnica (P.T.) AER(EP).P-145, emessa dalla Direzione degli Armamenti Aeronautici e per l'Aeronavigabilità (DAAA o Armaereo), o certificazione equivalente rilasciata, secondo il requisito EMAR 145, dalla National Military Airworthiness Authorities estera di appartenenza,

OPPURE

- sia certificata EASA Part 145 (o titolo riconosciuto equipollente da EASA).

In ogni caso, nel caso in cui la Ditta sia sprovvista dell'approvazione ai sensi della citata P.T. AER(EP).P-145, dovrà espressamente impegnarsi, qualora aggiudicataria della gara, a richiedere formalmente tale approvazione alla DAAA come meglio specificato al paragrafo 11.

La Ditta dovrà avere disponibile tutta la documentazione che dimostri l'avvenuto rilascio della certificazione di cui sopra. Inoltre, le Ditte che chiedono di partecipare alla gara si impegnano ad osservare le Norme in tema di Aeronavigabilità in armonia con il riconoscimento AER(EP).P-145 da parte della DAAA

La Ditta dovrà, altresì:

- Impegnarsi per iscritto a consentire, a semplice richiesta dei competenti Uffici Centrali dell'Amministrazione, l'accesso agli stabilimenti della ditta per seguire le lavorazioni, visionare documenti di interesse ed eseguire le tipiche operazioni di controllo dettagliato dell'Autorità di vigilanza sulle costruzioni/revisioni aeronautiche;
- Disporre (o dotarsi tra l'aggiudicazione e l'inizio dell'esecuzione contrattuale) in Italia di almeno una struttura di Base Maintenance, dotata di officine e hangar idonei e di dimensioni adeguate, in grado di assicurare la manutenzione ordinaria e straordinaria, l'introduzione di modifiche ed aggiornamenti tecnici, nonché, ricorrendone i presupposti, la revisione generale degli aerei;
- Interloquire con l'Amministrazione in lingua italiana.
- Possedere capacità tecnica e professionale adeguata alla natura, all'entità e all'importanza dell'appalto, da provare come meglio specificato nel paragrafo 11 ed, eventualmente, con ulteriori adempimenti richiesti dall'Ufficio Attività Contrattuali per la motorizzazione della Polizia di Stato.

L'aggiudicazione della gara si baserà esclusivamente su quelle offerte che ottemperino ai requisiti indicati nel presente documento.

Tutte le normative e le Pubblicazioni Tecniche (PP.TT.) emesse dalla DAAA, applicabili o richiamate in questo documento, sono disponibili via internet sul sito:

<https://www.difesa.it/amministrazione-trasparente/segredifesa/armaereo/pubblicazioni-tecniche/34942.html>

In particolare, acronimi, sigle e locuzioni qui utilizzati, relativi alla normativa aeronautica militare, sono descritti nella P.T. AER.Q-2010 ed EMAD 1 emessa dal MAWA Forum.



2. Definizione degli aerei P180 Avanti II in configurazione Polizia di Stato

I materiali oggetto delle prestazioni di supporto tecnico logistico integrato previste nel contratto sono i seguenti:

- N° 3 (tre) velivoli Piaggio P-180 Avanti II della Polizia di Stato, rispettivamente, aventi Matricola Polizia di Stato B15, B16 e B18, Matricola Militare 62247, 62275 e 62285, *Serial Number* 1113, 1208 e 1226;
- N° 2 (due) motori turboelica Pratt & Whitney PT6A-66 e N° 2 + 2 motori turboelica Pratt & Whitney PT6A-66B ed eliche Hartzell P/N HC-E5N-3A (sinistra) e P/N HC-E5N-3AL (destra), installati su detti velivoli;
- Impianti ed equipaggiamenti di bordo, parti, sub-complessivi ed allestimenti dei velivoli e dei motori di cui sopra;
- Manuali Tecnici operativi e non operativi;
- Software incorporato nei (o costituente i) materiali di cui sopra e necessario al loro funzionamento e/o impiego operativo e/o manutenzione, e relativi dati (*databases*).

La tabella seguente riporta l'elenco e le ore di attività degli aerei Piaggio Avanti II in dotazione alla Polizia di Stato:

AEREI PIAGGIO P180 - Polizia di Stato				
Matricola Polizia	Matricola Militare	Serial Number	Ore di volo al 27/09/2024	Data delivery al Reparto Volo
PS B15	62247	1113	4099:25 (*)	16/01/2007
PS B16	62275	1208	3163:45	12/04/2011
PS B18	62285	1226	2419:50	11/06/2012

(*) Tale aereo è tuttora inefficiente essendo stato coinvolto in un incidente nel giugno 2020. I tempi per la rimessa in efficienza non sono attualmente definiti. La rimessa in efficienza è a carico dell'assicuratore dell'autore del danno. L'interlocuzione con l'assicuratore e la Casa Madre dell'aereo che ne sta curando la rimessa in efficienza è svolta dall'Ufficio Attività Contrattuali per la Motorizzazione.

I tre aerei oggetto delle prestazioni di seguito specificate, sono delle evoluzioni alle versioni di cui alle certificazioni EASA:

Per il PS B15: (P180 Avanti II DPS, P/N 80CA60005-801)

- Certificato di Omologazione di Tipo Aeromobile EASA A.059 issue 3 del 23/03/2007;
- Type Certificate Data Sheet n° EASA.(IM).E.008 motori P&W PT6A-66.

Per i PS B16 e PS B18: (P180 Avanti II DPS-A, P/N 80CA60005-803)

- Certificato di Omologazione di Tipo Aeromobile EASA A.059 issue 5 del 20/04/2010;



- Type Certificate Data Sheet n°EASA.(IM).E.008 + EASA.A.C.03574 motori P&W PT6A-66B.

Per tali aerei sono stati rilasciati dalla DAAA i Certificati di Omologazione di Tipo Militare, rispettivamente N. 029 REV.1 del 10/03/2010 e N. 060 Rev.1 del 18/05/2012 ed è stata effettuata iscrizione al Registro degli Aeromobili Militari. I Certificati di Omologazione di Tipo Militare e gli Allegati Tecnici ai predetti certificati potranno essere richiesti al punto di contatto tecnico indicato al paragrafo 14.

3. Normativa tecnica applicabile.

Nell'esecuzione delle attività contrattuali la Ditta e l'Amministrazione sono sottoposti alla normativa tecnica emessa dalla DAAA nella loro ultima edizione approvata. Tra le varie norme vigenti, che la Ditta dichiara di conoscere ed accettare, è utile segnalare le seguenti:

AER(EP).P-145	Requirements for maintenance organisations.
AER(EP).DT-145-01	Procedura applicativa per il transitorio della AER(EP).P-145 e delle altre norme di aeronavigabilità.
AER.P.105	Norma per le pubblicazioni tecniche, numerazione standard dei sistemi nelle pubblicazioni.
AER(EP).0-0-2	Definizione e regolamentazione del sistema delle PP.TT. della DAAA (ARMAEREO).
AER.0-0-8	Norma per le pubblicazioni tecniche – emissione, compilazione ed inoltro delle Segnalazioni Inconvenienti Pubblicazioni (S.I.P.), concernenti le pubblicazioni tecniche aeronautiche di competenza di ARMAEREO.
AER(EP).00-00-5	Controllo configurazione. Processi per l'elaborazione, valutazione ed autorizzazione delle modifiche da introdurre nei materiali di competenza della DAAA.
AER.00-00-6	Individuazione e registrazione della configurazione degli articoli aeronautici – Linee guida per le FF.AA. e C.d.S..
AER(EP).00-1-6	Istruzioni per la compilazione l'inoltro e la gestione delle Segnalazioni Inconvenienti relative al materiale aeronautico.
AER(EP).P-104	Metodo di presentazione, emissione ed iter di aggiornamento delle PP.TT. di 3^ categoria (manuali tecnici) accettati da Armaereo.
AER(EP).P-170	Definizione dei requisiti generali delle pubblicazioni tecniche elettroniche interattive (IETP) di competenza di ARMAEREO.
AER(EP).P-175	Definizione dei requisiti generali per la fruizione remota delle Pubblicazioni Tecniche Elettroniche Interattive (IETP) di competenza della DAAA.



- AER.(EP).00-00-16 Impiego Master Minimum Equipment List (MMEL) e Minimum Equipment List (MEL).
- AER.00-1-24 Norme per la tenuta e la compilazione dei nuovi libretti di identità per Aeromobile, Motore, Elica e Post-Brucciato (Mod. DP5068, Mod.DP5067, Mod.DP5066).
- AER.00-1-49 Libretto rapporti di volo e registro della manutenzione dell'aeromobile. Mod. DP/5069.
- AER.00-1-7 Documentazioni che debbono seguire l'aeromobile quando questo viene inviato in Ditta per lavorazioni e loro restituzioni.
- AER.00-1-50 Lavori eseguiti dal personale di Ditta presso Reparti di Impiego ed altri Enti delle FF.AA. e Corpi dello Stato.
- AER (EP).P-2005 Mantenimento della Aeronavigabilità.

La Ditta dovrà, inoltre, attenersi alle seguenti PP.TT.AA.:

- AER.1C-P-180-00-104 Documentazione di controllo e/o modifica relativa ai materiali di competenza della DAAA emessa dalla Ditta Piaggio A.I. e da Ditte accessoriste.
- AER.1C-P-180-00-102 Velivolo P-180 - Pubblicazioni Tecniche.
- AER.3-HC-E5N-3DL-00-104 Elica HC-E5N-3DL installata sui velivoli P-180 –
Pubblicazioni tecniche emesse dalla ditta HARTZELL.

Le suindicate Norme (ed ogni altra procedura e documento applicativo emesso per la loro osservanza, applicazione e revisione) devono essere considerate in aggiunta e non in deroga agli altri requisiti e clausole del presente Capitolato Tecnico; pertanto, la Ditta dovrà ottemperare alle prescrizioni contenute nelle Norme medesime, in aggiunta a tutte le prescrizioni contrattuali.

Si evidenziano, altresì, le Prescrizioni del Military Airworthiness Authorities (MAWA) Forum dell'European Defence Agency:

- EMAR M;
EMAR M AMC GM ;
EMAR 145 ;
EMAR 145 AMC-GM;
EMAR Forms Document;
EMAR 21;
EMAR 21 AMC GM.



4. Documentazione tecnica applicabile

Le attività di SLI dovranno essere svolte secondo le specifiche di progetto delle Case Madri, le Pubblicazioni Tecniche e i Manuali di Revisione applicabili all'ultimo standard di aggiornamento prevedendo, nei processi di lavorazione, l'impiego di personale qualificato e l'uso di cicli di lavoro, schemi di riparazione, disegni, attrezzature, banchi prova, etc., conformemente alla succitata documentazione. Inoltre, la Ditta nelle lavorazioni dovrà attenersi alla documentazione emessa dalle Case Madri e Costruttrici quali piani di manutenzione programmata, disegni (Drawings), Service Bulletins (S.B), Commercial Engine Bulletins (C.E.B.), Commercial Service Letter (C.S.L.), Engineering Order Repair Instruction (E.O.R.I.), specifiche di collaudo dei suddetti articoli, manuali di MR&O degli articoli aeronautici di cui al presente contratto, che la Ditta terrà aggiornati per sé e per l'Amministrazione a proprie spese per tutta la durata del contratto.

La Riammissione in Servizio degli articoli di configurazione aeronautici (accessorio/componente/attrezzatura), nonché dell'intero aeromobile, andrà certificata secondo quanto disciplinato dalla pertinente normativa della DAAA. Per le riammissioni in servizio rilasciate presso la Base Operativa Principale (MOB) di cui al paragrafo 7.3 si procederà in regime AER.00-1-50 nelle more del conseguimento della certificazione AER(EP).P-145 presso la MOB, che l'Amministrazione intenderà promuovere.

Tutti i manuali applicabili al velivolo P-180 AVANTI II DPS / DPS-A indicati nel manuale AER(EP).1C-VC180A/VC180B-01 - edizione ultimo aggiornamento - Elenco delle Pubblicazioni Applicabili (LOAP);

La Ditta dovrà impiegare, ove e come necessario, le specifiche di progetto, le Pubblicazioni Tecniche e i Manuali di Revisione delle Case Madri dei turbomotori, degli accessori e apparati che equipaggiano i velivoli P180 AVANTI II dell'Amministrazione, in vigore all'ultimo standard di aggiornamento.

Inoltre, la Ditta curerà l'aggiornamento costante e puntuale delle attività svolte sui velivoli P180 della Polizia di Stato tramite un sistema gestionale tipo CAMP, che consenta anche all'Amministrazione la consultazione in tempo reale di un database completo relativo alla configurazione degli aerei, anche al fine di agevolare la valutazione delle scadenze e la gestione dell'aeronavigabilità.

5. Identificazione delle prestazioni di Supporto logistico integrato

Si tratta di supporto logistico integrato globale del tipo "chiavi in mano", sia per la manutenzione ordinaria e straordinaria, che per il *Continuing Airworthiness Management*, come nel seguito descritto, per una attività di volo stimata media per il triennio 2025-2027 di 500 ore a velivolo. Tale stima è del tutto indicativa e non comporta vincoli per l'Amministrazione.

L'Amministrazione garantisce la retribuzione, attraverso la corresponsione di un canone trimestrale, per tutte le attività necessarie al servizio di SLI che risultino indipendenti dall'effettiva attività di volo della flotta. Rientrano pertanto in tale canone le ispezioni calendariali degli aeromobili, le



attività di ispezione programmata per LIC degli accessori, le attività di manutenzione non programmata per difetti riscontrati in corrispondenza delle ispezioni o durante la manutenzione ordinaria, la gestione di un volano di parti e accessori da dedicare, all'occorrenza, agli aerei P180 della Polizia di Stato, attività di ingegneria per la gestione della *continued airworthiness* e per il supporto all'Amministrazione per la gestione della *continuing airworthiness*, l'aggiornamento delle mappe volo (FMS e Jeppesen) e l'abbonamento alle Pubblicazioni Tecniche, le spese di ammortamento per la manutenzione dei carrelli e, più in generale, le attività definite nel successivo par. 5.1 indipendenti dal volato della flotta.

Considerato lo stato dell'aereo PS B15 (N.C. 62247; S.N. 1113), inefficiente a causa dei danni provocati dall'incidente occorso nel 2020 e caratterizzato da numerose ispezioni scadute e dall'assenza di particolari e accessori, provvisoriamente prelevati per il ripristino tempestivo dell'efficienza degli altri due aerei della flotta, il canone in argomento sarà versato dall'Amministrazione solo a partire dal completamento della rimessa in efficienza di tale aereo, le cui tempistiche non sono al momento note, ma sono curate dall'Ufficio Attività Contrattuali per la Motorizzazione. Le spese necessarie per la rimessa in efficienza, al netto di quanto direttamente di competenza della società di assicurazioni coinvolta fin dai tempi dell'incidente, comprendenti le ispezioni calendariali necessarie, nonché le ulteriori pertinenti spese che la ditta aggiudicataria dovrà sostenere e non ristrate a causa del mancato versamento del canone trimestrale, saranno oggetto di preventivo mediante trattazioni separate, da spendere sulla quota non programmata.

Analogamente, sarà oggetto di trattazioni separate, da spendere sulla quota non programmata, l'eventuale necessità di ispezioni o attività manutentive improcrastinabili, in ragione dell'incertezza sul termine di inefficienza dell'aeromobile, per le quali la Ditta fornirà una dettagliata relazione che giustifichi tale necessità ed avrà particolare attenzione nel segnalare le attività da svolgere tenuto conto, altresì, dell'esigenza di economicità nella gestione complessiva di tali interventi.

L'Amministrazione garantisce, altresì, la retribuzione, attraverso la corresponsione trimestrale di un emolumento proporzionale alle ore di volo effettuate della flotta, per tutte le attività necessarie al servizio di SLI direttamente correlate con l'attività di volo effettiva. Rientrano in tale quota le ispezioni programmate per LOF (escluse le ispezioni "tipo C" e "tipo D") di aereo e accessori, incluse le spese di ammortamento per la manutenzione dei motori, starter generatori e ceppi freno, nonché la manutenzione non programmata per le avarie non contemplate nel canone di cui al punto precedente e, più in generale, le attività successivamente definite nel par. 5.1 direttamente dipendenti dal volato della flotta

Per quanto concerne i requisiti di operatività minima che la Ditta dovrà garantire si rimanda al paragrafo 8.

La Ditta ed il Servizio Reparti Speciali della Polizia di Stato dovranno scambiarsi tutte le informazioni necessarie per adempiere ai compiti necessari al rispetto delle attività previste dal contratto.

La Ditta non sarà tenuta a riparare o rimpiazzare componenti che non sono inclusi nella configurazione degli aerei per la Polizia di Stato, materiali GFE compresi.



La Ditta effettuerà gli interventi di ripristino dei componenti inefficienti inclusi nella configurazione degli aerei per la Polizia di Stato con la massima celerità. In casi eccezionali, previa valutazione da parte del Servizio Reparti Speciali, sarà ammesso, dall'User Technical Officer (UTO) di cui al paragrafo 7.1, il prelievo di componenti da un aereo fermo in manutenzione per coprire eventuali mancanze di materiali su un aereo in linea.

Il Supporto Logistico è da intendersi come obbligazione di risultato "chiavi in mano" e, quindi, onnicomprensivo, essendo inclusi i costi della manodopera, le quote di ammortamento di tutte le spese non ricorrenti quali attrezzature specifiche, documentazione tecnica, le parti di ricambio e le parti in "Exchange", l'assistenza tecnica permanente della ditta presso la base aerea degli aerei, le spese di assicurazione e quelle relative ad eventuali diritti di terzi e quant'altro necessario alla perfetta esecuzione della manutenzione integrata.

Le prestazioni fornite dalla Ditta consisteranno nell'esecuzione di controlli ed ispezioni di manutenzione programmata previsti nei manuali applicabili, negli interventi di manutenzione non programmata necessaria per il ripristino dell'efficienza dell'aereo stesso, inclusi gli articoli di configurazione accessori facenti parte della configurazione Polizia di Stato, compresi i motori installati, in accordo a quanto previsto dal costruttore motore Pratt & Whitney Canada (P&WC), e ad esclusione degli apparati forniti come G.F.E., secondo quanto prescritto dalla manualistica applicabile, ad esclusione della sola ispezione giornaliera e del carburante. Sono comprese la fornitura/gestione dei materiali qualora necessari per completare le suddette attività manutentive. Le medesime prestazioni saranno assicurate per le attività di manutenzione straordinaria nel caso in cui le cause dell'inefficienza fossero riconducibili a responsabilità della Ditta o a difettosità dei materiali.

Sarà di responsabilità della Ditta la gestione dello scadenziario degli aerei, la gestione del software di manutenzione, la predisposizione degli Ordini di Lavoro, supporto alla gestione degli eventi generatori di Segnalazioni Inconvenienti, supporto l'introduzione di modifiche (P.T.A./P.T.A.I.) che hanno impatto sulla sicurezza, l'aggiornamento software e dati necessari per l'impiego dei sistemi di bordo, nonché ogni altra attività tipica della CAMO, tuttavia, applicata in armonia alla normativa della DAAA Sul punto, si precisa che non è previsto un servizio di CAMO a norma Emar M, né Part M EASA, ma, essendo istituito all'interno dell'Amministrazione il ruolo dell'User Technical Officer (UTO) definito al successivo paragrafo 7, salvo quando e per quanto sia avvocato a sé dal Servizio Reparti Speciali della Polizia di Stato, non è richiesta alla ditta aggiudicataria una struttura complessa riconducibile alle logiche della EMAR M o Parte M civile. Non di meno, la ditta aggiudicataria è tenuta a fornire all'UTO tutte le informazioni e il supporto necessario per la gestione ottimale dello scadenziario delle manutenzioni e, di conseguenza, della programmazione dello scalamento delle ispezioni.

La Ditta sarà, altresì, responsabile dell'attività di Individuazione e Registrazione della Configurazione, come meglio specificato al paragrafo 6.3.

La Ditta dovrà fornire le prestazioni programmate e, all'occorrenza, non programmate, dettagliate, rispettivamente, ai paragrafi 5.1 e 5.2 del presente Capitolato Tecnico.



Inoltre, al fine di consentire la corretta analisi dei preventivi / consuntivi relativi alle prestazioni non programmate da parte dell'Amministrazione, la Ditta si obbligherà a fornire, per tutta la durata del contratto, i listini ufficiali delle Case Madri per le forniture delle parti di ricambio richieste dall'Amministrazione nell'ambito delle prestazioni non programmate di cui al paragrafo 5.2, con le modalità descritte nel paragrafo 11.

5.1. Prestazioni programmate

Per quanto riguarda le attività di Supporto Tecnico Logistico Integrato (SLI) è precisa responsabilità della Ditta fornire un servizio omnicomprensivo di Supporto Tecnico Logistico Integrato per tutta la durata contrattuale.

È prevista una quota non inferiore all'80% dell'importo complessivo (che, ove in parte non utilizzata, potrà essere spesa per prestazioni non programmate); parimenti, il ribasso d'asta su tale quota programmata, presentato in sede di offerta, andrà ad incrementare l'importo della quota non programmata a contratto e, dunque, potrà essere speso per prestazioni non programmate. Come anticipato all'inizio del Paragrafo 5, rientra in tale quota il canone trimestrale che viene garantito dall'Amministrazione per le attività di SLI non dipendenti dall'effettiva attività di volo della flotta, il prezzo di un'ispezione "tipo D" e il corrispettivo di n. 1.500 ore di volo per l'intera flotta nel triennio.

Rientrano in tale quota le seguenti attività:

- (a) La fornitura dei materiali e della manodopera per effettuare tutte le ispezioni programmate orarie e calendariali per il mantenimento dei velivoli e relativi sottosistemi e di un'ispezione "tipo D" (3.600 FH);
- (b) La manutenzione correttiva del velivolo e accessori;
- (c) La manutenzione programmata e correttiva del gruppo turbopropulsore (motore ed elica) e dei relativi accessori, includendo la fornitura delle parti, la disponibilità di motori di ricambio, la mano d'opera e i servizi di spedizione. Sono incluse nel prezzo dell'ora di volo prestazioni della ditta aggiudicataria equivalenti a quelle previste dall' "*Eagle ServiceTM Plan (ESPTM Program)*", livello "*Gold*", nell'accezione della casa costruttrice dei turbomotori P&WC (tale obbligo di prestazioni equivalenti sussiste qualora la Ditta non abbia attivato il predetto Service Plan).
- (d) L'esecuzione dell'ispezione all'impianto freon;
- (e) L'esecuzione dell'ispezione della Ramp Test Avionica (in occasione dell'ispezione annuale "Y")
- (f) La disponibilità delle attrezzature a terra necessarie per le manutenzioni;
- (g) Il traino aeromobile inefficiente e relativo ricovero in hangar fuori dalle basi militari ad esclusione di aree di crisi e/o di guerra;
- (h) La pulizia degli interni e il lavaggio del velivolo per eliminazione residui di lavorazione in occasione di esecuzione delle ispezioni;
- (i) La gestione delle scorte e la fornitura delle parti di ricambio. A tal proposito, al momento della consegna da parte dell'Amministrazione di una parte o subcomplessivo



- o equipaggiamento di bordo inefficiente, la Ditta dovrà provvedere alla sua rimessa in efficienza, ovvero dovrà sostituirlo con un equivalente articolo, interamente di proprietà Ditta e completo della documentazione da cui risulti la sua perfetta efficienza, intercambiabilità ed impiegabilità sul velivolo P180;
- (j) La preparazione e l'introduzione delle modifiche, secondo le norme della DAAA, considerate mandatorie (classificate "Alert" e/o "Mandatory"), nonché la preparazione di quelle raccomandate ("recommended") necessarie per l'eliminazione dei difetti o per la risoluzione di problemi di obsolescenza;
 - (k) Il supporto ingegneristico per le funzioni di coordinamento tecnico, controllo di configurazione, individuazione e registrazione della configurazione, investigazione ed analisi delle avarie fonte di Segnalazioni Inconvenienti con relative proposte di provvedimenti correttivi;
 - (l) Attività di Controllo, Identificazione e Registrazione della Configurazione, nonché registrazione delle operazioni di manutenzione, come definito ai paragrafi 6.2 e 6.3;
 - (m) Introduzione di tutte le PP.TT.AA. classificate dalla DAAA, ai sensi della norma AER(EP).00-00-5, ad azione "immediata" o "urgente" od "operative". Inoltre, la Ditta sarà responsabile dell'applicazione delle PP.TT.AA. ad azione normale, quando la loro applicazione è da realizzare nel corso delle ispezioni programmate o riparazioni che ricadono nell'ambito di applicazione dello SLI;
 - (n) Fornitura ed aggiornamento, per tutta la durata del rapporto contrattuale, come specificato al paragrafo 6.4 dal giorno successivo alla firma del contratto, delle copie aggiornate dei manuali in formato cartaceo od on line.
 - (o) Fornitura agli enti di cui ai punti 1) e 3) indicati al paragrafo 6.4 dei Service Bulletin, Alert Service Bulletin e delle Service Letter emessi dalle case madri dei *major items* e dei *Line Replacement Unit* (LRU) applicabili agli aeromobili. Tale servizio prevede anche l'invio alla DAAA di copia dei Service Bulletin di tipo Mandatory;
 - (p) Lo svolgimento di tutte le attività, a proprie spese, ma in nome e per conto dell'Amministrazione, per realizzare l'accesso on-line (ad uso di Servizio Reparti Speciali, Reparti Volo e Basi sussidiarie che impiegano i P 180 della Polizia di Stato) al database per la consultazione della manualistica, della documentazione tecnica e dei dati di configurazione in tempo reale degli aerei, di cui al paragrafo 4;
 - (q) Il servizio di aggiornamento del database avionico del sistema di navigazione FMS e delle mappe Jeppesen, secondo la più ristretta periodicità prevista dalle case madri. La Ditta svolgerà tutte le attività, a proprie spese, ma in nome e per conto dell'Amministrazione, per realizzare l'aggiornamento del predetto database dei P 180 della Polizia di Stato;
 - (r) L'assistenza tecnica continuativa tramite Field Service Representative (FSR) per i 3 velivoli in dotazione alla Polizia di Stato, dislocati presso la struttura di Base Maintenance della Ditta per lo svolgimento delle attività di Base Maintenance e presso la Base Operativa Principale (MOB) di cui al paragrafo 7.3 per le attività di Line Maintenance. Qualora richiesto dall'Amministrazione, l'eventuale elevazione della MOB a base per operazioni di manutenzione di livello superiore all'attività di Line



Maintenance costituirà trattativa separata nel corso dell'esecuzione contrattuale e gli eventuali costi di set-up saranno ristorati attraverso la quota non programmata.

- (s) La fornitura ed il rifornimento dell'ossigeno;
- (t) Effettuazione dell'ispezione speciale per "extended operation in salt air" una volta al mese ad uno dei tre velivoli a richiesta dello User Technical Officer di seguito definito, attraverso l'apertura sul libretto della voce "effettuare ispezione speciale per extended operation in salt air";
- (u) L'affiancamento di personale tecnico Ditta in favore del personale Specialista della Polizia di Stato alle attività di manutenzione dei velivoli nell'ambito del livello tecnico (L.T.) di competenza, per il mantenimento della capacità lavorativa posseduta ovvero per quella da acquisire, in aderenza alla normativa della DAAA;

La fornitura di materiali in EXCHANGE o usati andrà proposta preventivamente all'Amministrazione per l'approvazione, evidenziando i vantaggi del singolo caso oggetto di proposta.

Le suddette attività di responsabilità della Ditta saranno eseguite, quando tecnicamente possibile ed economicamente conveniente, presso la MOB a cura di un apposito team di manutenzione composto da personale della Ditta; in caso contrario, e comunque per le attività di manutenzione programmata, gli interventi di manutenzione saranno eseguiti presso gli Stabilimenti della Ditta aggiudicatrice.

Quando l'intervento di manutenzione è eseguito presso la MOB, il team all'uopo preposto opererà sotto la responsabilità *Field Service Representative* (FSR) della Ditta le cui competenze sono riportate al successivo paragrafo 7.2.1.

Le certificazioni aeronautiche sono emesse in lingua inglese, parimenti le comunicazioni avvengono in lingua inglese. Costituisce un fatto eccezionale che le comunicazioni tra la Ditta e l'Amministrazione siano svolte in lingua italiana, beneficiando della circostanza che l'appaltante sia stato nel passato una ditta che impiega personale di lingua italiana. La progressiva internazionalizzazione delle professionalità aeronautiche, unita alla vendita sul mercato internazionale della Casa Madre degli aerei oggetto del presente appalto, impone perentoriamente che la Divisione Tecnica, che cura i profili tecnici della stazione appaltante nelle fasi di individuazione del contraente e valutazione tecnico economica delle singole prestazioni esecutive del contratto cui il presente documento è orientato, acquisisca un'adeguata competenza per l'interlocuzione tecnica in lingua inglese. Pertanto, la ditta aggiudicatrice fornirà un corso di lingua inglese attraverso un percorso di studio attagliato sul livello di ogni singolo partecipante, con il supporto costante di un docente di madrelingua singolarmente dedicato per tutta la durata del corso.

Il livello di conoscenza della lingua inglese dei partecipanti al corso sarà disomogeneo. Nella fattispecie n. 3 dipendenti hanno un profilo di conoscenza pari a A.1, n. 4 dipendenti hanno un profilo A.2 e un solo dipendente ha un profilo B.2.

Ai discenti, il corso farà sviluppare e consolidare le quattro abilità linguistiche principali – listening, speaking, reading, writing idonee all'English for Aircraft Maintenance Technicians



con articolazione della didattica modulare e flessibile da remoto, attraverso lezioni in modalità individuale online, con un monte ore di 90 ore a discente, con una cadenza prevista di due volte a settimana, della durata di 1,5 ore ognuna, da concordare di volta in volta con i discenti in funzione degli impegni d'ufficio.

Il risultato minimo atteso è almeno il pieno raggiungimento del livello B.1 per i discenti che partono da un livello inferiore; almeno il B2+ per il discente con profilo B.2.

Al raggiungimento di un adeguato livello di apprendimento, verrà attivata una piattaforma online per la durata di due anni, capace di personalizzare i contenuti in base al livello via via maturato, che permetterà ai discenti di consolidare e ampliare l'apprendimento della lingua inglese, sia in modalità di autoapprendimento che attraverso lezioni di gruppo, durante e successivamente al suddetto corso con insegnante madrelingua. Attraverso tale piattaforma, sarà somministrato il corso specifico di inglese tecnico-aeronautico, con lo sviluppo di argomenti specifici aeronautici quali: le attrezzature speciali (definizioni e utilizzo), le abbreviazioni e la terminologia usata nelle fasi di costruzione e certificazione degli aeromobili, le fasi di ispezione con particolare riguardo al funzionamento dei sistemi e il fattore umano quale elemento di conoscenza per ridurre al minimo l'errore di manutenzione. La stessa dovrà prevedere delle verifiche di apprendimento alla fine di ogni argomento trattato.

Tale piattaforma dovrà essere accessibile dai comuni browser per PC (Chrome, Firefox, Opera), nonché tramite App per tablet e smartphone (Android, iOS).

L'intero percorso formativo sarà supportato da un tutor dedicato che monitorerà l'andamento della didattica e i progressi conseguiti, nonché per curare eventuali problematiche tecniche o di apprendimento.

Al termine del corso sarà rilasciato un certificato di partecipazione attestante il livello di competenza raggiunto per ogni singolo partecipante.

5.2. Prestazioni non programmate

E' prevista una quota utilizzabile dal Dipartimento della P.S, per un importo non superiore al 20% dell'importo complessivo, oltre l'incremento dovuto al ribasso d'asta e l'eventuale parte non utilizzata della quota programmata, per eventuali esigenze legate a prestazioni non programmate ed urgenti per necessità dei Reparti Volo della Polizia di Stato per l'approntamento e l'impiego degli aerei in modo sicuro ed efficiente.

Le attività non incluse nel servizio di SLI sono considerate "Prestazioni Non Programmate" e saranno oggetto, volta per volta, di apposito preventivo emesso dalla Ditta.

Tra queste attività rientrano, a titolo non esaustivo, le seguenti:

- (a) Lavori di riparazione conseguenti ad eventi classificati dall'Amministrazione Difesa (DAAA) come "incidenti di volo e/o a terra" (F.O.D., etc.), qualora non causati da difetti imputabili alle manutenzioni o prescrizioni eseguite/emesse dalla ditta;



- (b) Le riparazioni ai peculiari apparati ed accessori che dovessero essere forniti dalla Polizia di Stato;
- (c) Introduzione di modifiche che non hanno impatto sulla sicurezza (P.T.A. / P.T.A.I. non classificate ad azione Immediata o Urgente, oppure regolate da appositi contratti), o necessarie a variazioni di configurazione degli aerei a seguito di specifiche esigenze della Amministrazione, originate da prescrizioni tecniche sviluppate con la collaborazione necessaria della D.R.S.;
- (d) La riparazione dei danni da corrosione, salvo che tali danni non siano stati causati o aggravati da negligenza della ditta appaltatrice del servizio di Supporto Logistico Integrato.
- (e) Ogni spesa relativa a rifornimento di carburante, anche se relativa alle lavorazioni di ispezione di “tipo C” o “tipo D”;
- (f) La verniciatura totale o parziale del velivolo;
- (g) Assistenza tecnica presso sedi diverse dalla MOB e dagli stabilimenti aziendali, svolta per cause di forza maggiore o espressa esigenza dell’Amministrazione;
- (h) Le attività di ispezione giornaliera, di ispezione ordinaria pre/postvolo, di regola svolte dal personale della Polizia di Stato;
- (i) La riparazione dei danni conseguenti a:
 - Impiego dell’aereo, da parte della Polizia di Stato, in contrasto con quanto previsto nei manuali del velivolo;
 - Utilizzo, da parte della Polizia di Stato, di parti non conformi a quanto previsto dalla configurazione dell’aereo;
 - Lavorazioni assegnate dall’Amministrazione a soggetti diversi dalla Ditta aggiudicataria, se non autorizzate dalla stessa.
- (j) La riparazione degli interni danneggiati quando causati da incuria o uso improprio;
- (k) La manutenzione sull’apparato FLIR/TV CAMERA;
- (l) La sostituzione delle parti a vita limitata per raggiunti limiti (Rif. al *Maintenance Manual* applicabile al velivolo);
- (m) La fornitura delle parti di ricambio comprese nei listini ufficiali delle Ditte subfornitrici, per impreviste esigenze dell’Amministrazione, oppure, in quanto non ricomprese nel paragrafo 5.1;
- (n) Supporto Logistico Integrato per ore di volo ulteriori a quelle programmate.
- (o) Spese inerenti all’aereo PS B15, come dettagliatamente specificato all’inizio del paragrafo 5.
- (p) Ogni altra attività individuata dall’Amministrazione per l’approntamento e l’impiego degli aerei in modo sicuro ed efficiente quale, a giudizio dell’Ufficio Attività Contrattuali per la Motorizzazione, il “*recurrent training annuale su simulatore per il personale pilota*” ove richiesto dal Servizio Reparti Speciali che procederà alle valutazioni tecniche ed economiche a riguardo.

Al fine di consentire la corretta analisi dei preventivi / consuntivi relativi ad eventuali prestazioni non programmate da parte dell’Amministrazione, la Ditta si obbligherà a fornire, per tutta la durata



del contratto, i listini ufficiali delle Case Madri per le forniture richieste dall'Amministrazione nell'ambito delle prestazioni non programmate.

I preventivi emessi dalla Ditta saranno soggetti ad analisi di congruità come stabilito nel contratto. Questi dovranno, pertanto, riportare:

- le ore di mano d'opera diretta necessarie, valorizzate sulla base del Tasso Orario (T.O.) indicato nella Tabella Offerta Economica e da applicarsi per le attività dirette di manodopera svolte dalla Ditta, contemplate nel "Mansionario" riconosciuto dall'Ente Governativo competente e comunque provate attraverso il ciclo tecnico di lavoro ufficiale della ditta e completo di tutte le attività che ricorrono nella relazione dell'intervento;
- le parti ed i materiali necessari per le lavorazioni, valorizzati secondo il seguente criterio:
 - per le parti di costruzione Ditta, si dovrà tenere conto delle ore di mano d'opera necessarie, valorizzate con il T.O. riportato nell'offerta e dei materiali valorizzati come specificato al punto successivo;
 - per le parti in subfornitura, sia nazionali che estere, e per i materiali impiegati per le parti di costruzione Ditta, i prezzi saranno desunti dai listini ufficiali delle Case Madri o delle Case Costruttrici o, in assenza di listini ufficiali, dai preventivi delle ditte subfornitrici interessate. Analogamente, nell'ipotesi di ricorso a Ditte esterne, sarà presentata l'offerta di dette Ditte. L'amministrazione si riserva, in fase di congruità, di raffrontare tali preventivi con i prezzi di mercato di specie, nazionale e/o internazionale. Inoltre, qualora richiesto dall'Amministrazione, la Ditta dovrà fornire evidenza delle fatture di acquisto dei citati materiali o prestazioni in subfornitura.
 - per i succitati materiali, parti o prestazioni di subfornitura, di provenienza estera con quotazioni nella valuta dei paesi di provenienza, i costi all'origine saranno quotati ai tassi di cambio pubblicati sulla Gazzetta Ufficiale del primo giorno non festivo del mese di emissione del preventivo. Nel caso di indisponibilità dei dati predetti sarà fatto riferimento al cambio pubblicato sulla G.U. del primo giorno non festivo utile, immediatamente precedente. In ogni caso, sul preventivo dovrà essere indicata la data di riferimento per il tasso di cambio applicato.

Per le attività di assistenza tecnico-logistica sul territorio nazionale, espressamente richieste dall'Amministrazione nell'ambito di eventuali interventi a chiamata imprevisti e non ricomprese nella quota programmata, quali quelle elencate all'inizio del presente paragrafo che richiedano un intervento sul campo, dovrà essere emesso un consuntivo corredato da una dichiarazione (uno o più statini), sottoscritta da ciascun tecnico Ditta intervenuto, constatante il giorno e l'ora di arrivo e di partenza, il numero di giorni di presenza e le corrispondenti ore di lavoro per ciascun giorno. Tale dichiarazione sarà sottoscritta dal Direttore della Sezione E.F.V.E.L. del Reparto Volo o da suo delegato che visterà, altresì, copia della "bolla di accompagnamento" dei materiali trasportati e acquisiti dall'Amministrazione all'esito dell'intervento tecnico svolto dalla Ditta.



6. Requisiti tecnici delle prestazioni

Le attività manutentive saranno svolte secondo le specifiche di progetto della Casa Madre Piaggio Aerospace nonché Ditta Responsabile di Sistema (D.R.S.), le Pubblicazioni Tecniche ed i Manuali applicabili all'ultimo standard di aggiornamento prevedendo, nei processi di lavorazione, l'impiego di personale qualificato e l'uso di cicli di lavoro, schemi di riparazione, disegni, attrezzature, banchi prova, etc. conformemente alla succitata documentazione.

6.1. Materiali ed attrezzature da impiegare nelle lavorazioni

Per assicurare le prestazioni oggetto dell'appalto, la Ditta dovrà dotarsi di una scorta di ricambi e materiali consumabili quantitativamente e qualitativamente sufficiente per eseguire tempestivamente le operazioni di manutenzione oggetto del contratto.

Per ricambi (o parti di ricambio) si intendono tutte le parti velivolo quali standarderia meccanica, elettrica ed elettronica, i sub-complessivi, gli accessori, gli equipaggiamenti del velivolo, gli allestimenti e gli arredi di cabina e i sistemi di bordo elencati nel Manuale delle Parti di ricambio del Velivolo emesso dalla ditta costruttrice e approvato dalla *European Aviation Safety Agency* e/o da autorità certificatrici nazionali. Tale definizione include anche quella di LRU, ovvero gli equipaggiamenti, accessori e componenti la cui sostituzione può avvenire in linea di volo.

Per materiali consumabili si intendono quei materiali che il Manuale di Manutenzione approvato dalla DAAA prescrive di impiegare nelle attività di manutenzione, programmate o non programmate.

Il luogo di consegna dei materiali è normalmente la MOB di Ciampino o, a richiesta dell'Amministrazione, la base di Pratica di Mare; oppure, per la risoluzione di eventuali avarie fuori sede, qualsiasi parte del territorio europeo ad esclusione di aree di crisi e/o di guerra.

Le parti di ricambio da impiegare in sostituzione di parti non più riparabili oppure che non prevedono la riparabilità dovranno essere di nuova costruzione e originali, ovvero prodotti dalle Case Madri o Ditte da esse autorizzate. E' consentito, previo puntuale consenso dell'Amministrazione, l'utilizzo di parti, che dovranno in ogni caso essere accompagnate dalla documentazione secondo la Norma AER(EP).P-145, a D.U.R. (dopo ultima revisione) zero ore ovvero in modalità *exchange*, provenienti dal circuito ricambi aziendali, purché in possesso di almeno il 50% di vita utile residua e comunque con scadenza allineata al prossimo intervento di Ispezione tipo C o di analoga o superiore durata di fermo dell'aeromobile, in quanto l'impiego dei predetti materiali usati o in *exchange* non deve comportare ulteriori eventi di fermo manutentivo dell'aeromobile.

Parti di ricambio alternative e/o intercambiabili dovranno essere previste dai Cataloghi Nomenclatori applicabili o dalla documentazione tecnica (*Service Bulletin*) delle Case Madri in accordo alle Norme AER(EP).00-00-5 e AER(EP).P-2 emanate dalla DAAA.



Le lavorazioni inerenti alla produzione delle parti di ricambio nuove o alla rimessa in efficienza delle parti di ricambio riparabili dovranno essere effettuate dai fornitori originali delle parti (OEM) o dalle stazioni di riparazione autorizzate, secondo gli specifici manuali del tipo “*supplier’s components overhaul and maintenance manual*”, nel rispetto della normativa emessa dalla competente autorità governativa della nazione ove vengono svolte le lavorazioni (DAAA/Italia, F.A.A./U.S.A., o altre riconosciute equivalenti da EASA).

La Ditta dovrà assicurare il controllo e la qualità delle forniture e prestazioni dei predetti soggetti.

Dette certificazioni sono relative al prodotto finale e, pertanto, comprendono tutti i materiali impiegati, le subforniture, le modifiche e quant'altro resosi necessario durante i processi di lavorazione.

In ogni caso la ditta aggiudicataria rimane comunque responsabile della rispondenza alla documentazione e agli standard approvati dalla DAAA delle parti o accessori installati sugli aeromobili. La Ditta per assicurare il servizio SLI deve fornire le parti di ricambio e le attrezzature specifiche necessarie alla manutenzione preventiva e correttiva, secondo la citata manualistica applicabile al velivolo P-180 AVANTI II DPS / DPS-A.

Nel caso in cui le parti di ricambio non fossero più in produzione, la Ditta dovrà dimostrare, con apposita dichiarazione della Casa Progettatrice e Costruttrice dell'articolo tale condizione, unitamente alle alternative che quest'ultima potrà suggerire per il reperimento delle parti.

Per i materiali da sostituire la Ditta dovrà produrre un'apposita documentazione tecnica che ne comprovi la piena intercambiabilità e rispondenza tecnica, nonché l'eventuale certificazione e omologazione dei complessivi a cui detti materiali sono destinati.

La Ditta è responsabile dell'identificazione di tutte le parti di fornitura in accordo al processo di codificazione NATO.

Per quanto attiene ai materiali consumabili, essi dovranno essere non usati, muniti della relativa certificazione di impiego, ove prevista, consegnati in idonei imballi chiusi e sigillati riportanti la data di scadenza dell'impiego. Ove necessario, devono essere fornite le prescrizioni per la corretta conservazione del materiale.

La Ditta è responsabile di assicurare che i materiali in fornitura possano essere usati in sicurezza e soddisfino i requisiti previsti dalle Direttive Comunitarie e leggi nazionali in materia di sicurezza in vigore al momento della firma dell'atto negoziale. In particolare, la ditta dovrà fornire idonea documentazione attestante di aver impiegato sull'aeromobile e relativi accessori materiale senza amianto (asbestos free) secondo gli Standard Europei (Regulation (EC) N° 1907/2006 of the European Parliament and of the Council of 18 December 2006). Qualora l'Amministrazione richieda, inavvertitamente e/o erroneamente, la fornitura di materiale contenente o potenzialmente contenente amianto, sarà cura della ditta non consegnarlo bensì fornire un sostituto senza amianto.

La Ditta ha la responsabilità dell'immagazzinamento ed assicurazione di tutte le parti di ricambio e dei consumabili all'interno della struttura Industrial Spares Support (ISS), che



saranno gestiti a Part Number. La consegna di una parte di ricambio per l'installazione e l'utilizzo sui P180, deve solo avvenire a condizione che sia disponibile la corrispondente parte di ritorno accompagnata dalla documentazione richiesta. Ogni parte di ricambio installata sul velivolo del DPS avrà un certificato di efficienza registrato dall'ISS e rilasciato dall'OEM o da un centro di riparazione autorizzato.

Non essendo le parti di ricambio in carico contabile all'Amministrazione ed essendo il magazzino gestito dalla Ditta, le operazioni di prelievo dei particolari efficienti da installare sui P180 e di versamento degli analoghi particolari rimossi in quanto resisi inefficienti durante la normale attività di volo e soggetti a riparazione e/o dismissione a cura della Ditta, avverrà in accordo a specifiche procedure tecnico-amministrative da definire tra la Polizia di Stato e la Ditta.

La Ditta effettuerà le seguenti attività per la riparazione da parte di ditte terze dei riparabili:

- Emissione degli ordini di riparazione verso i riparatori (garantendo la preparazione e l'invio di tutta la documentazione necessaria);
- Verifica delle prestazioni dei fornitori in modo che il livello di prestazione richiesto sia mantenuto ai livelli previsti dalla normativa vigente;
- Ogni azione di sollecito necessaria a soddisfare i requisiti dell'Amministrazione.

Per l'effettuazione delle lavorazioni previste sugli articoli aeronautici, la Ditta dovrà impiegare attrezzature prescritte dalle rispettive Case Costruttrici o attrezzature equivalenti che devono, comunque, essere approvate dalle suddette Case.

La Ditta deve assicurare con documenti propri ovvero emessi dai soggetti abilitati che hanno fornito i materiali nuovi o eseguito le lavorazioni sulle parti revisionabili, l'aeronavigabilità e la rispondenza alle caratteristiche tecniche delle forniture, che dovranno essere munite della certificazione prevista per il loro impiego a bordo degli aeromobili. Tutti gli articoli forniti dovranno essere corredati di apposita documentazione che certifichi l'origine, la qualità dei prodotti e la rispondenza degli stessi alle norme EASA, ossia corredati di Certificato EASA Form 1 o altro Certificato espressamente riconosciuto equivalente dall'EASA; tuttavia, trattandosi di velivoli iscritti al RAM, sarà comunque ammessa la fornitura con EMAR Form 1 secondo quanto previsto dalle norme della DAAA.

6.2. Controllo di configurazione

Per il controllo di configurazione degli aerei, inclusi i relativi accessori ed articoli aeronautici da sottoporre agli interventi di Revisione, Rimessa in Efficienza e Ispezione, la Ditta dovrà attenersi a quanto prescritto dalla Norma AER(EP).00-00-5 e successivi aggiornamenti. In relazione agli esiti del suddetto controllo dovrà essere previsto, nel corso delle lavorazioni, l'aggiornamento della configurazione con l'impiego di kit e materiali necessari per l'introduzione di P.T.D. o Service Bulletin emessi dalle pertinenti Case Madri, nonché di PP.TT.AA. emesse dalla DAAA

Più precisamente, la configurazione di ciascun articolo aeronautico va aggiornata rispetto alla configurazione originaria (*Baseline Built Standard*) conformemente alle PP.TT.AA.



applicabili, sia di modifica sia di controllo. I suddetti documenti si considerano approvati dalla DAAA se in vigore alla data della stipula del contratto.

Per le PP.TT.AA. emesse successivamente a tale data si applica quanto previsto nell'articolo "Controllo della Configurazione" del contratto.

Documenti analoghi emessi dalle ditte Pratt&Whitney e Hartzell sono regolamentati da specifiche Prescrizioni Tecniche.

In merito agli LRU da riparare o forniti e alle parti di ricambio fornite nell'esecuzione del contratto, il costo dell'aggiornamento della configurazione è compreso nel prezzo del S.L.I.

Le registrazioni delle operazioni eseguite durante le lavorazioni e l'ottemperanza delle succitate Prescrizioni dovranno essere riportate sui Libretti Caratteristici degli elicotteri e sulle Schede Identità Accessori, secondo quanto prescritto dalla Norma AER.00-1-24 vigente della DAAA

6.3. Individuazione e Registrazione della Configurazione

La Ditta s'impegna a svolgere la corretta gestione della configurazione ed il monitoraggio dell'evoluzione degli Articoli di Configurazione (AC), applicando le linee guida dettate dalla norma AER.00-00-6 applicabile alla data di stipula del contratto e successivi emendamenti/supplementi.

In particolare, la Ditta dovrà istituire al suo interno l'Ente per l'Individuazione e Registrazione della Configurazione (EIRC) ed approntare un Manuale di Identificazione e Registrazione della Configurazione (MIRC) contenente tutte le informazioni e le procedure richiamate nella citata Pubblicazione Tecnica, per l'approvazione da parte del servizio Reparti Speciali e successivamente inviato in copia alla DAAA – 1° Reparto – 3^ Divisione.

Resta inalterato l'obbligo della Ditta di svolgere tutte le attività di competenza anche per gli Articoli di Configurazione le cui lavorazioni siano state svolte da altre Ditte. La Ditta dovrà, pertanto, effettuare l'acquisizione/elaborazione dei dati di configurazione derivanti dalle modifiche/controlli direttamente effettuati o tramite le proprie subcontraenti, nonché di quelli comunicati, in accordo alla AER.00-00-5 e successive modifiche e integrazioni, dai Reparti Volo o dal Servizio Reparti Speciali.

Tutti i dati restano di esclusiva proprietà dell'Amministrazione che ha facoltà di chiederne visione o retrocessione in qualsiasi momento.

6.4. Servizio di aggiornamento delle Pubblicazioni Tecniche

La Ditta provvederà, a proprie spese, alla fornitura delle edizioni base aggiornate alla data di inizio di esecuzione del contratto qualora non siano già in possesso dell'Amministrazione, nonché al successivo aggiornamento periodico delle Pubblicazioni Tecniche applicabili ai P180 interessati e relativi accessori/componenti, inclusi i turbomotori, in formato elettronico IETP (Interactive Electronic Technical Publications) su supporto elettronico (CD-ROM), oppure, in formato cartaceo in accordo alla LOAP (ultima versione approvata dalla DAAA),



oppure, con adeguati sistemi telematici di efficacia e sicurezza accettabile per lo standard militare italiano.

Le pubblicazioni andranno fornite secondo il formato più disponibile e utilizzato sul mercato.

La distribuzione della manualistica dovrà avvenire a cura della Ditta secondo il seguente elenco:

- 1) Il Servizio Reparti Speciali della Polizia di Stato;
- 2) Servizio Motorizzazione del Dipartimento della Pubblica Sicurezza;
- 3) 1^ Reparto Volo della Polizia di Stato – aeroporto militare De Bernardi in Pomezia.

Inoltre la Ditta dovrà garantire l'accesso telematico a tutte le pubblicazioni tecniche ai Reparti Volo ed alle Basi sussidiarie operanti con i P180.

7. Elementi organizzativi e responsabilità

7.1. Struttura di supporto

Per assicurare le prestazioni oggetto dello SLI la Ditta metterà a disposizione un adeguato numero di risorse operanti anche presso la base operativa MOB. La Ditta dovrà costituire sulla MOB un'organizzazione logistica industriale (ILT - Industry Logistic Team) per la gestione ed il coordinamento di tutte le attività e servizi connessi con lo SLI. All'uopo è intendimento dell'Amministrazione che la MOB presso l'aeroporto di Ciampino sia articolata in un ufficio e un magazzino su un'area dell'hangar destinato alla manutenzione, il cui utilizzo sarà oggetto di specifico protocollo tra la ditta aggiudicataria ed il 1° Reparto Volo di Pratica di Mare.

L'ILT dovrà essere composto da un adeguato numero di personale qualificato e certificato dell'industria con a capo un Responsabile del servizio sulla base (Field Service Representative – FSR).

La controparte del FSR sarà il Responsabile Tecnico del Reparto di volo utente (User Technical Officer – UTO), salvo che tale incarico sia, sentito l'Ufficio Attività Contrattuali per la Motorizzazione, attribuito ad altro dipendente del Reparto Volo con apposito decreto del Servizio Reparti Speciali notificato alla Ditta. L'UTO sopra definito rappresenterà, in campo aeronautico, l'Amministrazione e sarà l'unica interfaccia ufficiale autorizzata ad interloquire con il FSR e la Ditta, salvo quando e per quanto sia avvocato a sé dal Servizio Reparti Speciali. La Ditta deve attenersi a tutte le direttive che rientrano nello scopo del programma di supporto industriale per dare supporto alla Polizia di Stato ed al suo rappresentante nella MOB ferme restando le responsabilità della Ditta per quanto indicato al paragrafo 5 ed al paragrafo 6.3.



7.2. Responsabilità

7.2.1. Field Service Representative (FSR)

L'FSR sarà responsabile di:

- (a) Coordinare con l'Amministrazione tutte le attività, dall'attivazione del programma, alla sua messa in esercizio sino alla sua naturale conclusione;
- (b) Mantenere i contatti ufficiali con l'UTO per il coordinamento di tutte le attività tecnico/logistiche inerenti allo SLI;
- (c) Pianificare e gestire tutte le attività manutentive per il mantenimento/ripristino dell'efficienza dei velivoli P-180 escluse quelle di competenza del personale della Polizia di Stato;
- (d) Provvedere a rendere disponibile tutto quanto necessario (personale dell'industria, parti di ricambio, attrezzature, etc.) per garantire l'operatività dei velivoli nei termini indicati al successivo paragrafo 8;
- (e) In caso di necessità svolgere le sue mansioni anche presso altri scali ove i velivoli debbano operare, previa intese tra la Ditta e l'UTO. In tali casi la disponibilità alla partenza per il luogo di destinazione dovrà essere assicurata comunque entro 3 (tre) ore da quando l'UTO ha prospettato l'esigenza alla Ditta;
- (f) Provvedere al continuo aggiornamento della documentazione tecnica dell'aeromobile della flotta P-180 AVANTI II DPS / DPS-A (mod. DP 5068, DP 5069, DP 5067, DP 5066);
- (g) Fornire una relazione tecnica su eventuali inconvenienti che a giudizio dell'UTO richiedano l'emissione di una Segnalazione Inconvenienti (S.I.);
- (h) Eseguire direttamente o far eseguire tutte le attività oggetto del contratto, salvo quanto sia eseguibile in maniera più efficiente e celere presso la struttura di Base Maintenance di cui al paragrafo 1, o necessariamente presso subfornitori.

7.2.2. User Technical Officer (UTO)

Ferme restando l'obbligo di supporto in materia di *Continuing Airworthiness Management Organisation* in capo alla ditta aggiudicataria, l'UTO è incaricato, salvo quando e per quanto sia avvocato a sé dal Servizio Reparti Speciali, di provvedere a:

- (a) Mantenere i contatti ufficiali con l'FSR per il coordinamento di tutte le attività tecnico/logistiche inerenti allo SLI;
- (b) Pianificare e gestire le attività manutentive di competenza del personale della Polizia di Stato;
- (c) Tenere a ruolo i manuali dei velivoli di proprietà dell'Amministrazione utilizzando gli aggiornamenti forniti dalla Ditta, ferme restando le responsabilità di tipo CAMO che rimangono a carico della Ditta;
- (d) Controllare tutte le registrazioni che la Ditta, in qualità di EIRC (paragrafo 6.3) effettua sulla documentazione tecnica degli aeromobili, fermo restando l'obbligo di supporto in materia di CAMO che rimane a carico della Ditta;



- (e) Redigere la relazione mensile sull'efficienza dei velivoli P-180, utilizzando la modulistica prevista dal contratto, che sarà utilizzata ai fini della valutazione dell'utilizzo della flotta e per procedere al collaudo delle prestazioni SLI;
- (f) Coordinare con il FSR l'emissione di Segnalazioni Inconvenienti (S.I.).

7.3. Base operativa (Main Operating Base – MOB)

Premesso che gli aerei in argomento sono assegnati al 1° Reparto Volo della Polizia di Stato, l'Amministrazione avrà la necessità che gli interventi manutentivi avvengano nella nuova sede decentrata situata presso l'aeroporto "G.B. Pastine" di Ciampino (sede principale dove si svolgeranno i citati interventi manutentivi), ove al momento l'Amministrazione ha in uso esclusivo per la Polizia di Stato delle piazzole di sosta.

Potranno tuttavia essere richiesti, in via residuale, eventuali interventi di manutenzione di linea in aree in uso alla Polizia di Stato presso il 1° Reparto Volo della Polizia di Stato, situato presso l'aeroporto militare "Mario De Bernardi" di Pratica di Mare", con modalità da concordare.

7.4. Regole da osservare a cura del personale ditta dislocato presso la MOB

L'Amministrazione prende atto che i rappresentanti Ditta "on site", come indicato nel paragrafo precedente, devono essere permanentemente considerati come dipendenti della Ditta stessa e, come tali, essi saranno soggetti al controllo amministrativo della Ditta e dovranno operare in accordo a quanto richiesto dal programma di supporto industriale oggetto del presente capitolato tecnico. Il personale designato dalla Ditta dovrà fornire un canale di comunicazione diretta con tutta l'organizzazione della Ditta in sede, cioè: ingegneria, produzione, assicurazione di qualità, gestione materiali e spedizioni, affidabilità, sicurezza, gestione del programma, ricerca e sviluppo, oltre ai fornitori e subfornitori coinvolti nel supporto.

La Ditta avrà il diritto di sostituire il personale che opera presso la MOB per svolgere le attività relative al supporto industriale, a patto che:

- Il personale che subentra abbia l'esperienza prevista per svolgere i compiti ad esso assegnati;
- La sostituzione sia notificata per iscritto all'UTO con un anticipo di almeno 2 (due) settimane, quantunque l'UTO possa decidere di aprire un contraddittorio sulla sostituzione.

7.5. Orario di lavoro

L'ILT fornirà il servizio di SLI sulla base operativa a copertura di tutti i giorni dell'anno (sabato e festivi inclusi), osservando l'orario di massima dalle ore 08,00 alle ore 16,30 (sabato e festivi su reperibilità).



Al di fuori del suindicato orario il personale designato sarà reperibile a mezzo telefono ed in caso di necessità dovrà assicurare la presenza entro 3 (tre) ore dalla chiamata. L'utenza utilizzata a tal fine dovrà essere stabile per la durata del contratto e notificata formalmente a:

- Servizio Reparti Speciali;
- 1° Reparto Volo di Pratica di Mare;
- Responsabile Tecnico del Reparto Volo (User Technical Officer – UTO);
- Ufficio attività contrattuali per la Motorizzazione.

7.6. Infrastrutture

La Ditta, per l'effettuazione delle attività di SLI, potrà utilizzare i locali indicati nel paragrafo 7.1 messi a disposizione dall'Amministrazione presso la MOB.

La Ditta deve esercitare una ragionevole cura ed attenzione, in relazione all'immagazzinamento, al trasporto e all'uso dei materiali, delle infrastrutture, degli impianti tecnologici, delle attrezzature, dei processi di lavoro e delle precauzioni di sicurezza in vigore nel sito.

7.7. Customer Help Desk

Nel caso, residuale, in cui manchino effettive, immediate ed efficaci comunicazioni col FSR presso la base operativa, la Ditta non farà mancare all'Amministrazione una risposta immediata nei giorni lavorativi, o entro un massimo di 24 ore durante i giorni festivi, per richieste tecniche riguardanti le operazioni di manutenzione. A tal fine la Ditta, ricevuta l'aggiudicazione definitiva, comunicherà al Servizio Reparti Speciali e al 1° Reparto Volo della Polizia di Stato i recapiti dell'Help Desk.

7.8. Riunioni di coordinamento

È facoltà dell'UTO indire delle Riunioni di Coordinamento, con cadenza mensile, presso il Servizio Reparti Speciali a Roma o presso il 1° Reparto Volo di Pratica di Mare o la dipendente base operativa di Ciampino, ferma restando la facoltà degli Uffici Centrali dell'Amministrazione di concordare con la Ditta riunioni straordinarie con le articolazioni centrali della ditta aggiudicataria.

8. Definizione della capacità operativa dei velivoli P-180 Avanti II.

8.1. Periodo di operatività minima

La Ditta con il servizio SLI, si impegna a garantire l'operatività di ciascun velivolo per un periodo non inferiore a 292 giorni / anno, corrispondenti ad una disponibilità operativa annuale dell'80% determinata secondo i criteri illustrati nel prosieguo.



Il valore annuale di efficienza pari a 292 giorni ad aereo, al di sotto del quale saranno applicate le penali che saranno previste a contratto, non terrà conto dei giorni di inefficienza derivati da:

- effettuazione di eventuali lavori connessi alla rimessa in efficienza del velivolo per le prestazioni non programmate di cui al precedente paragrafo 5.2.;
- tempo nel quale la Ditta non ha potuto effettuare operazioni manutentive per cause ad essa non imputabili;
- effettuazione di manutenzione programmata se svolta entro le seguenti tempistiche dettagliate nella tabella seguente:

MANUTENZIONE PROGRAMMATA	FERMO MACCHINA ATTESO
ISPEZIONE TIPO "A"	5 GIORNI LAVORATIVI
ISPEZIONE TIPO "B"	21 GIORNI LAVORATIVI
ISPEZIONE ANNUALE (comprensiva di ramp test)	6 GIORNI LAVORATIVI
ISPEZIONE BIENNALE (comprensiva di ramp test)	12 GIORNI LAVORATIVI
ISPEZIONE QUINQUENNALE	12 GIORNI LAVORATIVI

Nei periodi di manutenzione programmata sopra definiti sono anche ricompresi i tempi per le prove connesse alla conclusione delle attività per la dichiarazione di ripristino dell'efficienza deducibile dalla documentazione tecnica all'uopo prodotta. Se a conclusione delle prove di natura tecnico amministrativa connesse alla dichiarazione di ripristino dell'efficienza (volo prova), che dovranno svolgersi senza soluzione di continuità ed in stretta collaborazione fra personale della Ditta e personale dell'Amministrazione, dovesse risultare lo stato di inefficienza, l'aereo sarà considerato inefficiente dal giorno in cui è stata riscontrata e notificata l'inefficienza (es.: giorno del volo prova), fino a nuova comunicazione formale del pronto al ritiro a seguito di ripristino dell'efficienza.

8.2. Operatività giornaliera

L'Amministrazione in ogni caso di rilievo di inefficienze comunicherà formalmente le stesse mettendo a disposizione della Ditta la macchina. Il periodo di inefficienza decorrerà dal momento della comunicazione, considerando anche i giorni festivi ed il sabato.

L'operatività giornaliera del velivolo si intende quella realizzata al verificarsi di almeno una delle seguenti condizioni:

- (1) Velivolo che nel giorno abbia decollato, su richiesta della Polizia di Stato, per almeno un volo, conclusosi senza inconvenienti tecnici tali da pregiudicare lo svolgimento della missione o del volo successivo in accordo a quanto riportato nella Master M.E.L.;



- (2) In assenza di missioni pianificate dall'Amministrazione, il velivolo risulti per tutto il giorno disponibile ad effettuare voli come consentito dal *Pilot's Operating Handbook* applicabile;
- (3) Per cause dipendenti dall'Amministrazione, sia impedito o ritardato l'intervento tecnico della Ditta sul velivolo durante lo stesso orario di lavoro stabilito al precedente punto 7.5.

Sono esclusi dal computo dell'operatività giornaliera i giorni durante i quali il velivolo è sottoposto alle ispezioni programmate "tipo A", "tipo B", "tipo C" e "tipo D", e tutti i giorni durante i quali si siano verificati eventi di cui al paragrafo 5.2, nonché per cause di forza maggiore come meglio specificato al paragrafo 8.1.

Il velivolo sarà considerato efficiente anche se abbia registrato difetti differiti, cioè scadenze o inefficienze minori la cui soluzione venga posticipata all'ispezione periodica successiva, purché non inficino l'operatività stessa o la sicurezza del volo. Tale differimento dovrà essere opportunamente registrato sui documenti tecnici del velivolo e dovrà essere accompagnato da una "scheda difetto" riportante la motivazione del differimento, la sede prevista di risoluzione e la pianificazione del termine entro il quale eliminare la non conformità differita.

Scaduto tale termine senza che le lavorazioni siano state positivamente concluse ed in assenza di comunicazioni della Ditta in tal senso, il velivolo sarà considerato limitatamente operativo e la sua operatività verrà conteggiata pari al 50% di quella standard fino al momento della risoluzione definitiva dell'avaria.

Per le inefficienze previste dal manuale MMEL, l'aeromobile sarà considerato parzialmente efficiente (P.E.) e la sua operatività, per la durata massima dei giorni previsti dalla citata pubblicazione, verrà conteggiata pari al 50 % di quella standard. Trascorso tale termine l'aeromobile sarà considerato inefficiente.

La "scheda difetto" sopra citata dovrà essere emessa entro due giorni dal differimento del provvedimento correttivo da persona della Ditta autorizzata ad emettere documenti di Qualità ed immediatamente valutata dall'UTO.

Quanto sopra è disciplinato in assoluta ottemperanza della normativa aeronautica militare, salvo chiaramente gli effetti contrattuali.

Lo stato di operatività giornaliera di ciascun velivolo sarà indicato in un apposito rapporto preparato mensilmente dal Reparto che ha il carico di utilizzazione del velivolo stesso; detto rapporto dovrà essere controfirmato da un rappresentante della Ditta e riporterà i seguenti dati:

- Efficienza giornaliera del velivolo durante il mese;
- Ore di volo del velivolo effettuate durante il mese;
- Giorni di inefficienza e relative motivazioni;
- Rispetto della disponibilità di FSR/tecnici sulla Base operativa.

Si precisa che, in caso non si procedesse alla ricognizione delle informazioni di cui sopra, l'aereo sarà considerato efficiente fino alla compilazione dello stesso documento salva espressa comunicazione di inefficienza a cura dell'Amministrazione; sarà consentito non



procedere alla ricognizione di tali informazioni solo nel caso in cui l'aereo sia ricoverato per attività manutentive presso la Ditta.

Nel caso di attività manutentive effettuate presso le strutture della Ditta, alla conclusione dell'attività manutentiva/ispettiva la Ditta procederà ad inviare, con il dovuto anticipo, comunicazione formale alla Amministrazione del "pronto al ritiro"; dal giorno indicato per la disponibilità al ritiro, l'aereo sarà considerato in stato di efficienza anche se non ritirato da parte della Amministrazione. Tuttavia, se a conclusione delle prove di natura tecnico amministrativa connesse alla riconsegna dovesse risultare confermato lo stato di inefficienza, l'aereo sarà considerato inefficiente dal giorno in cui le prove inizieranno e fino a nuova comunicazione formale di conclusione del ripristino dell'efficienza.

9. Garanzia e Sistema di Qualità Aziendale

9.1. Garanzia

Per la garanzia, il contratto prevedrà per le prestazioni non programmate un periodo di 12 (dodici) mesi dalla data di effettiva consegna all'Amministrazione degli articoli aeronautici forniti o rilavorati, oppure, 500 (cinquecento) ore di funzionamento, quale dei due eventi si verifichi per primo, fatte salve le responsabilità derivanti da vizi occulti.

9.2. Sistema di Qualità Aziendale

Per l'esecuzione della commessa è richiesto un modello di Sistema di Gestione Qualità aziendale rispondente ai requisiti prescritti dalla Norma AQAP-2110 e AQAP-2210 e/o EN/AS 9110 "Requisiti per le Organizzazioni di Manutenzione Aeronautiche" o che si dimostri ad esse equivalenti per i requisiti non già soddisfatti dalla certificazione EMAR 145 / AER(EP).P-145 posseduta dalla Ditta.

La Ditta deve tenere aggiornata tutta la documentazione generale redatta per documentare il proprio Sistema Qualità e in particolare quella da redigersi secondo i Piani di Assicurazione Qualità/Controllo e Verifica specifici per i tipi di lavorazioni ed attività richieste nel presente Capitolato Tecnico.

Detti piani devono essere comunque verificati e approvati dal Responsabile della Funzione Qualità della Ditta e dovranno essere applicati durante l'intero ciclo delle attività del contratto.

La Ditta dovrà assicurarsi che presso i propri subfornitori sia attuato un Sistema Qualità adeguato alla natura della subfornitura.

La commessa potrà essere soggetta al Servizio Governativo di Assicurazione della Qualità nei termini e modalità della Norma AER.Q-2007 o in ambito internazionale, secondo la pubblicazione STANAG 4107 e con l'applicazione della connessa pubblicazione AQAP-2070.

Pertanto, la Ditta avvertirà, in tempo utile e per iscritto, il Servizio Reparti Speciali della Polizia di Stato e l'Ufficio Attività Contrattuali per la Motorizzazione dell'inizio dei lavori su



ogni singolo ordinativo da questa formulato e si renderà disponibile a fornire tutte le notizie necessarie per l'esercizio del suddetto Servizio Governativo.

Nel caso in cui vengano individuate anomalie o incompletezze nell'attuazione del Sistema Qualità della Ditta e/o per quanto dichiarato nel Piano di Qualità, la Ditta dovrà adottare gli adeguati provvedimenti alla verifica di conformità.

Qualora le lavorazioni oggetto del presente appalto vengano effettuate presso stabilimenti aziendali situati in sede estera, in ottemperanza alla norma NATO AAP-03 Ed. J, Ver.3 al Paragrafo 1.5, la ditta aggiudicatrice dovrà rendere disponibile, entro i 30 (trenta) giorni successivi alla stipula del contratto, copia dello stesso in lingua inglese munito di asseverazione, tramite la produzione del relativo verbale di giuramento, ricevuto, ai sensi dell'art.5 del R.D. 9 ottobre 1922, n.1366, dal Cancelliere di qualsiasi ufficio giudiziario (compreso l'Ufficio del Giudice di Pace).

Inoltre, sarà prevista a contratto l'ottemperanza, da parte della Ditta contraente, ai requisiti peculiari aggiuntivi prescritti dalle norme vigenti della DAAA e normative civili EASA per quanto applicabili.

10. Verifica di Conformità e Accettazione

La Verifica di Conformità delle prestazioni non programmate sarà normalmente eseguita da apposita Commissione nominata dall'Amministrazione, salvo per lavorazioni ritenute non complesse, per le quali la verifica di conformità potrà essere eseguita dal Direttore dell'Esecuzione che ne farà proposta al RUP per l'approvazione dell'iniziativa. La Ditta, in sede di verifica dovrà produrre tutta la documentazione tecnica afferente alle prestazioni che attesti il rispetto delle Norme, delle Procedure e delle Specifiche delle Case Madri progettatrici e costruttrici degli articoli aeronautici, secondo il Regolamento di Amministrazione e di contabilità dell'Amministrazione della pubblica sicurezza emanato con D.P.R. 7 agosto 1992, n. 417 e ss.mm.ii., nonché il Regolamento recante disciplina delle attività del Ministero della Difesa in materia di lavori, servizi e forniture approvato con D.P.R. del 15 novembre 2012 n. 236 e ss.mm.ii..

11. Procedura di scelta del contraente

L' art. 108 comma 1 del Decreto Legislativo 31 marzo 2023, n° 36 prevede che, nel rispetto dei principi di trasparenza, di non discriminazione e di parità di trattamento, le stazioni appaltanti aggiudichino gli appalti sulla base del criterio dell'offerta economicamente più vantaggiosa individuato sulla base del miglior rapporto qualità/prezzo, oppure sulla base dell'elemento prezzo o del costo, seguendo un criterio di comparazione costo/efficacia, quale il costo del ciclo di vita. Il comma 3, dell'art. 108, stabilisce che può essere utilizzato il criterio del minor prezzo per i servizi e le forniture con caratteristiche standardizzate.

Il servizio in argomento è fortemente standardizzato dalla normativa aeronautica ed è connotato da prestazioni per le quali è indispensabile il possesso di elevatissime competenze tecnico-aeronautiche, anch'esse standardizzate ed imposte da norme emesse da autorità sia nazionali che



internazionali, in campo sia militare che civile, al fine di garantire le caratteristiche di qualità ed il grado di perfezione richiesti per non compromettere la sicurezza del volo e l'efficienza operativa.

Analoga standardizzazione è riscontrabile nelle attività manutentive da eseguire per la risoluzione delle eventuali avarie che dovessero interessare gli aeromobili.

Pertanto, il criterio di aggiudicazione è quello 'al minor prezzo', secondo le modalità riportate nel paragrafo 13, non essendo ammissibili le offerte di servizi al di sotto della qualità assoluta aeronautica riconosciuta dall'EASA e prevista dalle normative dell'U.E. in materia, nonché dagli organismi militari nazionali e dallo *European Military Airworthiness Authorities Forum*.

A tal fine, è stato individuato un approccio metodologico per aggiudicare la gara basato sull'individuazione della media degli sconti offerti, ponderata in ragione del diverso peso economico delle attività previste nel presente capitolato tecnico.

L'applicazione di tale metodologia di valutazione avrà unicamente lo scopo di individuare la miglior offerta, in relazione ai prezzi offerti, da aggiudicare, fermo restando che gli importi da inserire a contratto saranno quelli risultanti dalle singole voci economiche offerte nella Tabella Offerta Economica in Allegato.

L'offerta economica deve altresì indicare, ai sensi dell'art. 108 comma 9 del Decreto Legislativo 31 marzo 2023, n° 36, i costi della manodopera e gli oneri aziendali concernenti l'adempimento delle disposizioni in materia di salute e sicurezza sui luoghi di lavoro.

All'offerta economica dovranno essere allegati i listini ufficiali delle Ditte Subfornitrici su cui la ditta concorrente ha applicato lo sconto di cui al paragrafo 13.

La Ditta Aggiudicataria, entro la stipula del contratto dovrà trasmettere all'Amministrazione, presso i recapiti riportati nel paragrafo 14, i listini ufficiali delle Ditte Subfornitrici.

12. **Aggiudicazione della gara e mezzi di prova**

Le Ditte dovranno produrre in sede di offerta:

- elenco dettagliato (ragione sociale, indirizzo, ecc.) delle strutture di Base Maintenance presenti nel territorio italiano o eventuale dichiarazione scritta di impegno a dotarsi di almeno una struttura idonea in Italia tra l'aggiudicazione e l'inizio dell'esecuzione contrattuale in grado di assicurare la manutenzione ordinaria e straordinaria, l'introduzione di modifiche ed aggiornamenti tecnici, nonché, ricorrendone i presupposti, la revisione generale degli aerei.
- Documentazione che attesti il possesso di accordi di licenza, anche in merito alla condivisione delle informazioni di progetto per le ragioni specificate al paragrafo 1, con la Casa Madre / D.R.S. Piaggio Aerospace per le attività di cui trattasi, intesi come capacità, riconosciuta dalla Casa Madre degli aerei P180, di erogare, legittimamente secondo le norme aeronautiche applicabili e per tutta la durata del contratto che sarà stipulato all'esito della gara, i servizi di manutenzione specificati nel presente capitolato tecnico.
- Certificato di approvazione PART-145 di EASA o approvazione secondo il requisito EMAR 145, da parte della DAAA (in accordo alla Norma della DAAA AER(EP).P-145 "Requirement



for Maintenance Organisations” vigente), oppure, approvazione secondo il requisito EMAR 145 da parte della Military Airworthiness Authority (M.A.A.) della nazione estera di appartenenza.

- qualora la Ditta aggiudicataria della gara sia sprovvista dell’approvazione ai sensi della citata P.T. AER(EP).P-145 e non ne abbia ancora fatto richiesta, dovrà presentare una dichiarazione scritta con la quale si impegni a richiedere formalmente alla DAAA entro trenta giorni dall’aggiudicazione provvisoria, l’approvazione a norma della P.T. AER(EP).P-145 “Requirements for Maintenance Organisation”, tenendo presente la P.T. AER(EP).DT-145-01 “Procedura Applicativa per il transitorio della AER(EP).P-145 e delle altre norme di aeronavigabilità”.
- Impegno a comunicare in lingua italiana;
- Documentazione che attesti il modello di Sistema di Gestione Qualità aziendale adottato;
- Dichiarazione esplicita della Società offerente che il Servizio proposto corrisponde esattamente a quanto prescritto dal Capitolato Tecnico.

La documentazione di cui sopra dovrà essere, in lingua italiana, salvo copia di certificati originali in lingua inglese; se in altre lingue, tali certificati dovranno essere accompagnati da traduzione dotata del valore giuridico che indicherà l’Ufficio Attività Contrattuali per la Motorizzazione.

13. Criterio di valutazione e comparazione delle Offerte Economiche

La valutazione delle offerte sarà effettuata sulla base del valore ponderale attribuito ai diversi elementi di costo di cui si compongono le prestazioni oggetto dell’appalto.

Nello specifico, ogni offerta sarà valutata sulla base dello “*Sconto Medio Ponderato*”, calcolato come indicato al paragrafo 13.2 e seguendo le regole/formule specificate al paragrafo 13.3.

I valori offerti espressi in percentuale, di cui al successivo paragrafo 13.2 lettere f), g), saranno fissi e invariabili per tutta la durata dell’affidamento; i prezzi offerti in euro, di cui al paragrafo 13.2 lettere a), b), c), d), e), saranno soggetti a revisione come stabilito nello schema di contratto.

L’aggiudicazione sarà effettuata a favore del concorrente che abbia presentato un’offerta che, in possesso di tutti i requisiti obbligatori, previsti dal presente documento, risulti aver conseguito lo sconto medio ponderato più elevato.

L’Amministrazione si riserva la facoltà di aggiudicare la fornitura anche in presenza di una sola offerta valida, ferma restando la facoltà, ai sensi dell’art. 108 comma 10 del Decreto Legislativo 31 marzo 2023, n° 36, di non procedere all’aggiudicazione se nessuna offerta risulti conveniente o idonea in relazione all’oggetto del contratto.

13.1. Prezzi di offerta

Per quanto riguarda i prezzi e le percentuali di sconto o di maggiorazione definiti nel prosieguo, si specifica quanto segue:

- a) **Per le Prestazioni Programmate, di cui ai paragrafi 5.1 e 13.2 lettere a), b) c):**



il prezzo offerto è onnicomprensivo, essendo in esso incluso tutto quanto necessario alla perfetta esecuzione dello SLI, compresi i costi della manodopera, delle parti di ricambio necessarie alle lavorazioni, dell'assistenza tecnica della Ditta presso la MOB, delle quote di ammortamento, dei kit e dei materiali necessari per l'aggiornamento della configurazione delle PP.TT.AA. emesse dalla DAAA, delle spese di assicurazione e trasporto materiali, imballaggi, dazi doganali ove previsti, attività di material handling includente anche l'utile industriale, di tutte le spese non ricorrenti quali attrezzature specifiche, documentazione tecnica e, altresì, subappalti e subforniture.

Sono inoltre incluse nel suddetto prezzo tutte le eventuali spese dirette o indirette relative a diritti industriali di terzi tra cui: licenza di riproduzione, privativa, royalties e per qualsiasi altro diritto, intendendo con ciò che l'Amministrazione è sollevata da qualsiasi responsabilità e rivendicazione.

La formulazione dell'offerta per le prestazioni programmate è regolata nel paragrafo 13.2 lettere a), b), c);

b) Per le Prestazioni Non Programmate, di cui al paragrafo 5.2 e 13.2 lettere d), e), f), g):

I prezzi relativi alle prestazioni non programmate saranno oggetto, di volta in volta, di apposito preventivo:

- 1) Per le attività di engineering, costruzione e revisione, i prezzi a preventivo risulteranno dal numero delle ore di mano d'opera necessarie, dimostrate attraverso il ciclo tecnico di lavoro ufficiale della ditta e completo di tutte le attività che ricorrono nella relazione dell'intervento, valorizzate sulla base di un unico tasso orario lordo fisso (comprensivo di utile industriale e ogni altro costo gestionale diretto o indiretto) indicato in offerta come "Tasso Orario di Lavoro" ed illustrato al paragrafo 13.2 d);
- 2) Per le attività di assistenza, a chiamata, saranno indicati a consuntivo i costi giornalieri riportati al paragrafo 13.2 e), secondo le condizioni ivi riportate;
- 3) Per la fornitura di materiali e parti di ricambio nuove o impiegate in attività di revisione/riparazione, saranno usati i listini ufficiali delle Case fornitrici, con l'applicazione delle percentuali di riduzione indicate in offerta come illustrato al paragrafo 13.2 f). I prezzi offerti si intendono onnicomprensivi di tutte le possibili componenti accessorie, quali, ad esempio, dazi doganali ove previsti, imballaggio, spese di trasporto da e per le Basi della Polizia di Stato, assicurazione, attività di material handling includente anche l'utile industriale;
- 4) Qualora per l'esecuzione delle lavorazioni siano impiegati materiali non ricompresi nei citati listini ufficiali, alla Ditta verrà riconosciuto il prezzo di sub-acquisto documentato dal subfornitore, maggiorato della percentuale fissa ed invariabile indicata al paragrafo 13.2 g) onnicomprensiva (dazi doganali ove previsti, imballaggio, spese di trasporto, assicurazione, attività di material



handling includente anche l'utile industriale, ecc.). In tal caso, la Ditta dovrà poi fornire evidenza dei preventivi di acquisto o eventuali accordi quadro col subfornitore relativi ai citati materiali; lo stesso criterio si applica per le attività di revisione/riparazione parti di ricambio svolte presso sub-fornitori, per le quali alla Ditta verrà riconosciuto il prezzo corrisposto al subfornitore per l'esecuzione di quanto necessario al ripristino dell'efficienza, con la stessa maggiorazione di cui sopra.



13.2. Fattori economici oggetto della valutazione

L'offerta dovrà essere redatta secondo il modello predisposto nella "Tabella Offerta Economica" in allegato, articolata secondo le seguenti voci:

- "Fattori Economici": identifica la prestazione oggetto di valutazione economica;
- "Valori Base": valore base, con relativa unità di misura, che costituisce il massimo o il minimo valore ammesso per l'offerta e costituisce il parametro "**V_b_i**" usato nelle formule di cui al sotto-paragrafo successivo;
- "Max / Min": indica se il valore di cui alla colonna "Valori Base" costituisce un massimo o un minimo ammissibile per il valore offerto, coerentemente con i vincoli specificati nelle formule di cui al sotto-paragrafo successivo;
- "Peso": numero di punti costituenti il "peso" economico della prestazione e costituisce il parametro "**P_i**" usato nelle formule di cui al sotto-paragrafo successivo. I pesi sono stati assegnati in modo tale che la loro somma sia pari a 100;
- "Offerta Ditta": valore offerto dalla ditta concorrente nell'unità di misura indicata. Tale valore dovrà rispettare i vincoli imposti come sopra specificato e costituisce il parametro "**V_i**" usato nelle formule di cui al sotto-paragrafo successivo;
- "Sconto sul valore base": rappresenta lo sconto risultante dall'Offerta Ditta rispetto al Valore Base e costituisce il parametro "**S_i**" usato nelle formule di cui al sotto-paragrafo successivo. Qualora la voce offerta fosse essa stessa una percentuale di sconto, tale valore costituirà direttamente lo Sconto sul valore base.

Vengono qui descritti i fattori economici, richiamati nel sotto-paragrafo precedente, che formano oggetto dell'offerta:

a) **Prezzo del canone fisso trimestrale a velivolo per il supporto tecnico-logistico**

Si tratta del prezzo a velivolo delle prestazioni di Supporto Tecnico-Logistico Integrato (SLI) non correlate con l'attività di volo, come specificato nel presente Capitolato Tecnico, ad esclusione delle prestazioni non programmate specificate nel paragrafo 5.2.

Tale prezzo definisce il canone trimestrale a velivolo per tutte le attività necessarie al servizio di SLI che risultino indipendenti dall'effettiva attività di volo. Rientrano in tale canone le ispezioni calendariali degli aeromobili, le attività di ispezione programmata per LIC degli accessori, le attività di manutenzione non programmata per difetti riscontrati in corrispondenza delle ispezioni o durante la manutenzione ordinaria, la gestione di un volano di parti e accessori da dedicare, all'occorrenza, agli aerei P180 della Polizia di Stato, attività di ingegneria per la gestione della *continued airworthiness* e per il supporto all'Amministrazione per la gestione della *continuing airworthiness*, l'aggiornamento delle mappe volo (FMS e Jeppesen) e l'abbonamento alle Pubblicazioni Tecniche, le spese di ammortamento per la manutenzione dei carrelli, nonché le spese per beni e servizi funzionali al conseguimento delle competenze comunicative in inglese tecnico.



Si evidenzia che sugli aerei in argomento è in corso la sostituzione dei carrelli Safran, originariamente installati, coi nuovi carrelli Magnaghi, pertanto le spese di manutenzione per i sistemi di atterraggio, quotate all'interno di questa voce, sono riferite ai carrelli Magnaghi per tutti e tre i velivoli.

Come già specificato, il canone relativo all'aereo PS B15 sarà corrisposto a partire dalla completa rimessa in efficienza e conseguente riammissione in servizio; l'eventuale sostituzione dei carrelli Safran coi nuovi carrelli Magnaghi per tale velivolo sarà oggetto di trattazione separata, da spersarsi sulla quota non programmata. Qualora, contestualmente alla rimessa in efficienza di tale aereo incidentato, l'Amministrazione decidesse di non procedere alla sostituzione del carrello, sarà valutato in quota non programmata il conguaglio da versare a compensazione della differenza di costi tra la manutenzione del carrello Safran rispetto al carrello Magnaghi su tale aereo.

b) Prezzo dell'ora di volo per il supporto tecnico-logistico

Si tratta del prezzo per ora di volo per le prestazioni di Supporto Tecnico-Logistico Integrato (SLI) direttamente correlate con l'attività di volo, come specificato nel presente Capitolato Tecnico, ad esclusione delle prestazioni non programmate specificate nel paragrafo 5.2. Rientrano in tale prezzo le ispezioni programmate per LOF (escluse le ispezioni "tipo C" e "tipo D", quest'ultima quotata al punto successivo) di aereo e accessori, incluse le spese di ammortamento per la manutenzione dei motori e starter generatori, nonché la manutenzione non programmata per le avarie non contemplate nel canone di cui al punto precedente.

Secondo i parametri statistici di flotta, si intendono incluse nel prezzo per ora di volo le revisioni generali dei ceppi freno fino alla sostituzione di n. 1 coppia di ceppi freno ogni 700 ore di volo, decorrenti dall'ultima sostituzione avvenuta, anche prima del presente appalto, sul singolo aereo per normale usura.

Qualora, al termine della durata contrattuale, le richieste di freni per usura abbiano superato le quantità attese con riferimento al predetto parametro statistico di 700 FH, la fornitura dei freni eccedenti sarà oggetto di conguaglio mediante trattazioni separate da spersare sulla quota non programmata. Tale disciplina ha come obiettivo la limitazione del rischio industriale della ditta aggiudicataria a fronte di un eventuale utilizzo dei freni tale da eccedere sensibilmente l'usura attesa in base al citato rilievo statistico, che prevede n. 850 (atterraggi / revisione) e n. 1,22 (atterraggi / FH).

c) Prezzo per l'ispezione programmata "tipo D"

Si tratta del prezzo a corpo per l'effettuazione dell'ispezione di Tipo "D" (3.600 FH) di cui al paragrafo 5.1, primo punto.

d) Tasso orario di lavoro

Si tratta del prezzo indicato in offerta per le prestazioni di manodopera della Ditta per attività di engineering, costruzione, revisione e assistenza per gli interventi indicati al



paragrafo 5.2. (Prestazioni non programmate). Il valore indicato in offerta per il Tasso orario, espresso in €/ora, è onnicomprensivo di tutte le componenti accessorie.

e) Spese per assistenza tecnica fuori sede

Si tratta delle spese per eventuali interventi a chiamata di cui al paragrafo 5.2 (g) per singolo operatore della Ditta.

Sono incluse le spese di manodopera, diaria, trasferta e viaggio su tutto il territorio nazionale.

Su richiesta dell'Amministrazione la Ditta dovrà eseguire interventi di assistenza tecnico-logistica sul territorio nazionale con personale qualificato, entro il limite massimo di 7 (sette) giorni calendariali dall'ordine. L'intervento di mera ricerca guasto o analisi dell'esigenza di assistenza tecnica non dà diritto ad alcun compenso a carico dell'Amministrazione qualora si riscontrino entrambe le seguenti condizioni: l'intervento svolto non abbia comportato la contestuale ed effettiva lavorazione dei materiali; sia necessario un ulteriore intervento risolutivo del problema affrontato.

Laddove risulti necessario un intervento risolutivo di personale Ditta, dotato di specifiche competenze non rinvenibili in Italia al livello sopra descritto, saranno riconosciute a consuntivo, in aggiunta alla tariffa giornaliera a gara, le spese di viaggio A/R dall'estero sostenute in "classe economy", incluse particolari maggiorazioni per bagaglio. Saranno, altresì, riconosciute, in aggiunta alla tariffa giornaliera a gara, le spese sostenute per ticket a data flessibile per il viaggio di ritorno alla sede estera.

Analogamente si procederà, qualora un aeromobile fosse eccezionalmente e temporaneamente schierato in una sede estera d'intervento, per le spese di viaggio all'estero con la partenza da sede italiana oppure da sede necessariamente estera.

f) Percentuale di sconto applicato sui listini delle Case costruttrici per le forniture delle parti di ricambio

Si tratta della percentuale media di sconto che verrà applicata dalla Ditta sui seguenti listini ufficiali delle Case Madri, che la Ditta ha l'obbligo di fornire con i relativi aggiornamenti durante l'esecuzione contrattuale, per le forniture delle parti di ricambio richieste dall'Amministrazione nell'ambito delle attività previste al paragrafo 5.2 (Prestazioni non programmate):

- Listino Piaggio (Parts);
- Listino Pratt & Whitney Canada (Engine Parts);
- Listino Pratt & Whitney Canada (Accessory Parts);
- Listino Hartzel (Parts);

I prezzi per la fornitura dei materiali si intendono onnicomprensivi di tutte le possibili componenti accessorie inclusi i dazi (ove dovuti), l'imballaggio, le spese di trasporto e assicurazione.



g) Percentuale di maggiorazione applicata sul costo di acquisto di beni o servizi presso terzi relativi alle prestazioni non programmate

Si tratta della percentuale di maggiorazione sul costo sostenuto dalla Ditta, nell'ambito delle attività non programmate previste al paragrafo 5.2, in caso di:

- acquisto dal subfornitore di parti di ricambio o materiali non ricompresi nei listini ufficiali di cui alla precedente lettera f),
- subappalto di revisione/riparazione di parti di ricambi.

Tale percentuale di maggiorazione, includente anche l'utile industriale, è onnicomprensiva di ogni voce di costo (per esempio: imballaggio, spese di trasporto, assicurazione, attività di material handling, dazi ove previsti).



13.3. Calcolo dello sconto medio ponderato

Con riferimento alla simbologia definita nel sotto-paragrafo precedente e qui riepilogata, gli *Sconti sul valore base* da attribuire alle singole voci riportate nella “Tabella Offerta Economica” saranno calcolati utilizzando le formule successivamente riportate.

Lo *sconto medio ponderato*, sarà quindi ottenuto con la seguente media ponderata:

$$\text{Smp} = \frac{\sum_i S_i \cdot P_i}{\sum_i P_i}$$

essendo:

Smp = Sconto medio ponderato, da riportare in percentuale;

S_i = Sconti sui valori base, espressi in percentuale arrotondati alla seconda cifra decimale;

P_i = Pesi assegnati ai fattori economici;

$\sum_i P_i = 100$ la somma dei pesi.

Sarà aggiudicata l’offerta valida caratterizzata dallo sconto medio ponderato più elevato.

Si ribadisce che tutti i valori offerti dovranno rispettare i vincoli imposti dai valori base riportati nella tabella. Gli sconti sul valore base andranno arrotondati alla seconda cifra decimale e serviranno unicamente per il calcolo dello sconto medio ponderato al fine della comparazione e valutazione delle offerte; resta inteso che, qualora un errore di compilazione da parte della ditta concorrente presentasse incoerenza tra un valore offerto ed il conseguente sconto sul valore base indicato in offerta, ferme restando le valutazioni da parte dell’Ufficio Attività Contrattuali per la Motorizzazione circa la validità dell’offerta stessa, sarà applicato quest’ultimo durante l’esecuzione contrattuale, essendo lo sconto sul valore base il parametro che influenza direttamente lo sconto medio ponderato, che a sua volta determina l’aggiudicazione.

13.3.1. Sconto sul valore base di cui ai paragrafi 13.2 a), b), c), d), e), g)

Tali sconti sono riferiti ai valori offerti espressi in € o €/ora o €/giorno, ecc., o percentuale di maggiorazione, ed aumentano al diminuire del valore offerto:

$$S_i = 1 - \frac{V_i}{V_{b_i}} \quad \text{col vincolo: } V_i \leq V_{b_i}$$

essendo:

S_i = Sconto sul valore base, da riportare in percentuale arrotondato alla seconda cifra decimale;

V_i = Valore offerto dalla Ditta;

V_{b_i} = Valore base che costituisce un massimo per il valore offerto;

13.3.2. Sconto sul valore base di cui al paragrafo 13.2 f)

Si tratta di sconto direttamente offerto, riferito a valori base che sono essi stessi una percentuale di sconto.



Si assume lo sconto sul valore base come meramente coincidente con la percentuale di sconto offerto:

$$S_i = V_i \quad \text{col vincolo: } V_i \geq V_{b_i}$$

essendo:

S_i = Sconto sul valore base espresso in percentuale;

V_i = sconto offerto dalla Ditta.

V_{b_i} = Valore base, che costituisce un minimo per il valore offerto.

14. Punti di Contatto

Sarà comunque possibile analizzare la relativa documentazione tecnica afferente allo stato manutentivo e alla configurazione degli stessi aeromobili nonché delle attrezzature speciali (A.G.E.) disponibili dell'Amministrazione.

La documentazione caratteristica dei turbomotori e degli aeromobili oggetto dei beni e servizi da fornire è presso il 1° Reparto Volo della Polizia di Stato o sua dipendente base di Ciampino, mentre ulteriori informazioni (esempio: report periodici dell'attività di volo / funzionamento; programma di induzione a revisione generale) sono presso il Servizio Reparti Speciali della Polizia di Stato (Roma). Pertanto, le informazioni utili per poi determinare le offerte sono disponibili presso i predetti Reparto e Servizio, ma previo invio di una Posta Elettronica Certificata (P.E.C.), ovvero tramite posta raccomandata urgente, al seguente Ufficio del Ministero dell'Interno, Dipartimento di Pubblica Sicurezza, Direzione Centrale dei Servizi Tecnico – Logistici e per la Gestione Patrimoniale:

- Ufficio Attività Contrattuali per la Motorizzazione:

Via del Castro Pretorio 5, 00185, Roma

P.E.C.: dipps015.0800@pecps.interno.it

Le Ditte concorrenti, prima della scadenza del termine di presentazione offerta, potranno rivolgersi al Punto di Contatto sopra specificato per prendere visione degli aeromobili in argomento, compatibilmente alle esigenze operative della Polizia di Stato.

Non si garantisce l'accoglimento di qualsivoglia richiesta di contenuto tecnico pervenuta oltre il 15° dei giorni precedenti la scadenza del termine di presentazione offerta.

15. DEFINIZIONI ED ACRONIMI

A.C. = Articoli di configurazione;

A.D. = Amministrazione Difesa;

Amministrazione = Ministero dell'Interno

DAAA = Direzione degli Armamenti Aeronautici e per l'Aeronavigabilità;

D.R.S. = Ditta Responsabile di Sistema;

F.O.D. = Foreign Object Damage;



FSR =	Field Service Representative;
GFE =	Government Furnished Equipment;
ILT =	Industry Logistic Team;
ISS =	Industrial Spares Support
LOAP =	List Of Applicable Publications
LRU =	Line Replaceable Unit (equipaggiamenti, accessori e componenti la cui sostituzione può avvenire in linea di volo)
M.I.R.C. =	Manuale di Identificazione e Registrazione della Configurazione;
MOB =	Main Operating Base c/o Aeroporto Militare “ De Bernardi “ di Pratica di Mare
LRI =	Line Replaceable Item
OEM =	Original Equipment Manufacturer
OS =	Operational Supplement
P180 =	Velivoli Piaggio P180 Avanti II della Polizia di Stato
PMC =	Partial Mission Capable
P/N =	Part Number
S/N =	Serial Number
S.I. =	Segnalazione Inconvenienti;
SLI =	Supporto e Manutenzione Tecnico/Logistico Integrato;
PP.TT. =	Prescrizioni tecniche;
UTO =	User Technical Officer

Ulteriori acronimi, sigle e locuzioni relativi alla normativa aeronautica militare sono descritti nella P.T. AER.Q-2010 ed EMAD 1 emessa dal MAWA Forum.



TABELLA OFFERTA ECONOMICA
PIAGGIO P 180 Avanti II *Polizia di Stato*
PER LA CORRETTA COMPILAZIONE DI QUESTA TABELLA FARE
RIFERIMENTO AL PARAGRAFO 13 DEL CAPITOLATO TECNICO

FATTORI ECONOMICI (paragrafo 13.2)	VALORI BASE	MAX / MIN	PESO	OFFERTA DITTA	UNITA' DI MISURA	SCONTO sul valore base
a) Prezzo del canone fisso trimestrale a velivolo per il supporto tecnico-logistico (*)	€ 60.600,00	MAX	50	€ _____	€ / (trimestre velivolo)	_____ %
b) Prezzo dell'ora di volo per il supporto tecnico-logistico	€ 1.285,00	MAX	25	€ _____	€ / FH	_____ %
c) Prezzo per l'ispezione programmata "tipo D"	€ 450.000	MAX	10	€ _____	€	_____ %
d) Tasso orario di lavoro	€ 100,00	MAX	8	€ _____	€/ora	_____ %
e) Assistenza tecnica nelle ipotesi non previste in quota programmata	€ 1.100,00	MAX	2	€ _____	€/giorno	_____ %
f) Percentuale di sconto applicato sui listini delle Case costruttrici	0%	MIN	2	(compilare la cella SCONTO)	% sconto	_____ %
g) Percentuale di maggiorazione applicata su spese per acquisti presso terzi	15%	MAX	3	_____ %	% magg.	_____ %
SCONTO MEDIO PONDERATO:	0%	MIN	100	_____ %		_____ %

(*) il canone relativo all'aereo PS B15 sarà corrisposto a partire dalla completa rimessa in efficienza e conseguente riammissione in servizio

IMPORTI

Importo Massimo Prestazioni Programmate:	4.559.100 €
Importo Massimo Prestazioni non Programmate:	1.090.900 €
Importo Totale (comprensivo di oneri per la sicurezza di € 50.000 non soggetti a ribasso):	5.650.000 €