

**REPUBBLICA ITALIANA**  
**CONTRATTO RELATIVO ALLA GESTIONE OPERATIVA E**  
**TECNICO-MANUTENTIVA DELLA FLOTTA AEREA CANADAIR CL-**  
**415 DI PROPRIETÀ DEL DIPARTIMENTO DELLA PROTEZIONE**  
**CIVILE.**

L'anno 2011, il giorno 8 del mese di febbraio davanti al sottoscritto, dott. Rosario Romano, nella sua qualità di Ufficiale Rogante giusta decreto di nomina n. 1827 di rep. del 18 giugno 2002 visto e annotato dall'Ufficio Bilancio e Ragioneria della Presidenza del Consiglio dei Ministri in data 9 luglio 2002 al n. 1907/2002, omessa l'assistenza dei testimoni per espressa rinuncia delle parti tra loro d'accordo e con il consenso del sottoscritto, sono convenuti nella sede del Dipartimento della Protezione Civile - Presidenza del Consiglio dei Ministri, in Roma via Vitorchiano n. 4:

- la Presidenza del Consiglio dei Ministri - Dipartimento della Protezione Civile - C.F. 97018720587, di seguito indicato più brevemente "*Dipartimento*", rappresentato dal Vice Capo del Dipartimento Dott. Angelo Borrelli, giusta decreto di delega n. 429 di Rep. dell'8.02.2011, per la carica domiciliato in Roma - c.a.p. 00193, via Ulpiano n. 11,
- e il Raggruppamento Temporaneo d'Imprese costituito dalla Società Inaer Aviation Italia S.p.A. (già Inaer Helicopter Italia S.p.A.), a seguito di variazione della denominazione sociale in forza di delibera di assemblea straordinaria in data 18 gennaio 2011, registrata a Roma 1 il 19 gennaio 2011, n. 1621 ser.1T, con sede legale in 20121 Milano, Piazza Castello n. 26 , in qualità di mandataria, e la Società Inaer Aviones Anfibios S.A.U. con sede in Salamanca (Spagna) Ctra de Madrid Km. 14

Villagonzalo de Tormes - 37893 - codice fiscale e partita IVA A-81569972, in qualità di mandante, che nel contesto del presente atto viene indicata più brevemente come "Impresa," come da rogito del dott. Giovanni Giuliani notaio in Roma, iscritto nel ruolo dei Distretti Notarili Riuniti di Roma, Velletri e Civitavecchia, di data 18 gennaio 2011, repertorio n. 56.540 Raccolta n. 19.876, registrato a Roma 1, il 20 gennaio 2011 al n. 1691, Serie 1T, legalmente rappresentata dal sig. Gianmario Bettiga nato a Lecco (LC) il 30 marzo 1950, nella sua qualità di Procuratore della Società Inaer Aviation Italia S.p.A., come da certificato della C.C.I.A.A. di Milano, Codice fiscale 01217520228 e partita IVA 13284060152, n. iscrizione REA 1633821 del 20 dicembre 2000.

PREMESSO CHE

- con decreto n. 5491 di rep. del 13 dicembre 2005, approvativo del contratto n. 566 di Rep. del 7 dicembre 2005 è stata affidata alla Soc. So.RE.M. S.r.l. la gestione operativa e logistica della flotta aerea Canadair CL-415 di proprietà del Dipartimento dedicata alle operazioni di concorso aereo alla lotta agli incendi boschivi, registrato dall'Ufficio Bilancio e Ragioneria della Presidenza del Consiglio dei Ministri in data 4 gennaio 2006 al conto impegni n. 1, cap. 756, es. fin. 2006, e registrato alla Corte dei Conti il 19 gennaio 2006, reg. 1, fog. n. 97;
- con nota del 30 ottobre 2010, protocollo di emergenza/0000034, stante la dimostrazione della sopravvenuta incapacità della So.RE.M. S.r.l. di adempiere agli obblighi derivanti dal contratto di gestione della flotta aerea antincendio di Stato, è stata disposta la risoluzione del contratto n. 566 di rep. del 7 dicembre 2005 invitando la medesima Impresa ad

assicurare, senza soluzione di continuità, la sorveglianza dei velivoli CL-415 e delle infrastrutture nelle quali sono custoditi, al fine di evitare situazioni di danno erariale, con conseguente responsabilità anche di carattere penale;

- con decreto n. 7412 di rep. del 4 novembre 2010 il citato contratto n. 566 di rep. del 7 dicembre 2005, è stato risolto a far data dal 30 ottobre 2010 ai sensi dell'articolo 25 del medesimo contratto;
- con nota del 17 novembre 2010, l'Ufficio Attività Aeronautica del Dipartimento ha rappresentato la grave criticità in atto relativamente alla flotta area antincendio del Dipartimento con grave pregiudizio del servizio pubblico per la salvaguardia ambientale e della collettività;
- con ordine del giorno del Consiglio dei Ministri in data 18 novembre 2010 il Capo del Dipartimento è stato invitato a procedere, ai sensi dell'articolo 57, comma 2, lett. c), del decreto legislativo 12 aprile 2006, n. 163 e successive modifiche e integrazioni, all'affidamento del servizio di gestione operativa e manutentiva della flotta aerea antincendio boschiva, composta da 19 Canadair CL-415 per la durata di un anno, a decorrere dalla data di affidamento, nelle more dell'espletamento di apposita gara ad evidenza comunitaria, con procedura aperta, per la prosecuzione del servizio medesimo;
- con il predetto ordine del giorno il Capo del Dipartimento della protezione civile è stato invitato a selezionare gli operatori interessati tra quelli in possesso di abilitazione all'esercizio di lavoro aereo per spargimento sostanze nel rispetto della normativa ENAC - Regolamento per il rilascio della Licenza di esercizio di lavoro aereo del 16 giugno

2009 e che abbiano effettuato nel corso degli ultimi due anni, attività di spegnimento di incendi boschivi, stante la straordinaria necessità ed urgenza di attuare un quadro di adeguate iniziative volte ad assicurare la regolarità del servizio di gestione della flotta aerea antincendio dello Stato e garantire l'integrità della stessa, preservandola dai danni derivanti dalla marcata attività manutentiva programmata;

- al momento della stipula del contratto con il Dipartimento della protezione civile l'affidatario del servizio abbia conseguito adeguata struttura organizzativa e la piena disponibilità di personale, anche di volo, avente appropriata esperienza nell'attività di spegnimento incendi con aeromobili ad ala fissa tipo Canadair CL-415 e, che, parimenti, il personale addetto alla manutenzione abbia l'indispensabile esperienza e le certificazioni sul tipo Canadair CL-415, e ciò in relazione al preminente interesse pubblico alla piena efficienza del servizio di cui trattasi;
- con successiva nota del 23 novembre 2010 l'Ufficio Attività Aeronautica del Dipartimento ha evidenziato lo stato della flotta aerea e segnalata l'imperiosa urgenza di procedere all'affidamento della gestione della stessa e delle connesse attività tecnico-manutentive;
- stante la necessità di procedere nei predetti termini all'affidamento del servizio di gestione della flotta aerea antincendio che, in quanto servizio pubblico essenziale per la salvaguardia ambientale e della collettività, non può subire soluzioni di continuità, si è ritenuto che, nel caso di specie, ricorrano le condizioni di cui all'articolo 57, comma 2, lett. c), del decreto legislativo 12 aprile 2006, n. 163 e successive modifiche e integrazioni, per l'avvio di una procedura negoziata, senza previa

pubblicazione di un bando di gara, per l'affidamento del servizio di gestione operativa e tecnico-manutentiva della flotta aerea antincendio del Dipartimento della protezione civile, composta da 19 Canadair CL-415, a decorrere dalla data di affidamento e, comunque nelle more dell'espletamento di apposita procedura di gara comunitaria, con procedura aperta, per l'affidamento del servizio medesimo, all'esito delle valutazioni delle manifestazioni di interesse pervenute da parte degli operatori ritenuti idonei;

- la durata del contratto non può essere inferiore ad un anno in relazione alla specificità del servizio che deve necessariamente assicurare l'operatività degli aeromobili per le prossime campagne antincendi invernali ed estive 2011, e che, comunque, non potrebbero consentirsi soluzioni di continuità nell'operatività del servizio di cui trattasi nel corso dell'anno 2011, se non a costo di pregiudicare la funzionalità del servizio medesimo nel corso dell'anno successivo;
- con decreto n. 7958 di rep. del 23 novembre 2010 è stata indetta una procedura negoziata ai sensi dell'articolo 57, comma 2, lett. c), del decreto legislativo 12 aprile 2006, n. 163 e successive modifiche e integrazioni, per l'avvio di una procedura negoziata, senza previa pubblicazione di un bando di gara, per l'affidamento del servizio di gestione operativa e tecnico-manutentiva della flotta aerea antincendio del Dipartimento della protezione civile, composta da 19 Canadair CL-415, a decorrere dalla data di affidamento e, comunque nelle more dell'espletamento di apposita procedura di gara comunitaria, con procedura aperta, per l'affidamento del servizio medesimo;

- l'avviso di manifestazione di interesse per l'individuazione degli operatori economici in possesso dei requisiti per poter svolgere il servizio di cui trattasi, è stato inviato in data 24 novembre 2010 per la pubblicazione nella Gazzetta Ufficiale dell'Unione Europea e pubblicato nella Gazzetta Ufficiale della Repubblica Italiana n. 136 del 24 novembre 2010, nonché su tre quotidiani a diffusione nazionale e su tre quotidiani internazionali;
- con decreto n. 8376 di rep. del 2 dicembre 2010 è stata nominata la Commissione incaricata di procedere alla determinazione del prezzo da porre a base di gara per l'affidamento del servizio di gestione operativa e tecnico-manutentiva della flotta aerea antincendio boschiva, composta da 19 Canadair CL-415 per la durata di un anno, a decorrere dalla data di affidamento;
- con successivo decreto n. 8377 di rep. del 2 dicembre 2010 è stata nominata la Commissione, incaricata di individuare le Imprese in possesso dei requisiti richiesti nell'avviso di manifestazione di interesse, per il successivo invito a presentare le offerte per l'affidamento del servizio di che trattasi;
- con nota prot. DPC/AER/91575 del 3 dicembre 2010 la predetta Commissione ha rimesso gli atti al Dipartimento e fornito indicazioni in ordine alle Imprese da ammettere all'ulteriore fase della procedura negoziata;
- con lettere tutte datate 7 dicembre 2010 prot. n. DPC/ABI/0092557, n. DPC/ABI/009255, n. DPC/ABI/0092560, n. DPC/ABI/0092561, n. DPC/ABI/0092562, n. DPC/ABI/0092575, sono state invitate a

presentare offerta le Impresa preselezionate;

- con decreto n. 8483 di rep. del 17 dicembre 2010 è stata nominata la Commissione di valutazione delle offerte;
- la procedura negoziata ha avuto esito negativo;
- si è pertanto, ravvisata la necessità di indire una ulteriore procedura negoziata, che, peraltro, tenesse conto delle sopravvenienze "*medio-tempore*" verificatesi, anche in relazione all'attività gestoria della flotta dipartimentale comunque espletata nelle more del procedimento di gara, e, altresì, dell'attuale quadro esigenziale concernente la gestione della stessa flotta, che ha determinato una parziale rivisitazione di taluni aspetti delle condizioni tecniche di svolgimento del servizio, anche rispetto a quanto emerso nella procedura precedentemente espletata con esito, come detto, negativo, nonché alle modalità di affidamento del servizio in parola, provvedendo, conseguentemente, all'aggiudicazione della stessa con il criterio del prezzo più basso, ai sensi dell'art. 82 del decreto legislativo 12 aprile 2006, n. 163 e successive modifiche e integrazioni;
- con decreto n. 8376 di rep. del 2 dicembre 2010 l'Ufficio Attività Aeronautica è stato incaricato i procedere alla modifica del Disciplinare tecnico di gara e alla rideterminazione del prezzo da porre a base di gara per l'affidamento del servizio di gestione operativa e tecnico-manutentiva della flotta aerea antincendio boschiva, composta da 19 Canadair CL-415 per la durata di un anno, a decorrere dalla data di affidamento, in linea con il mutato quadro esigenziale;
- con decreto n. 8625 di rep. del 28 dicembre 2010 è stata disposta la

- rinnovazione della procedura negoziata relativamente alla fase dell'invio della lettera di invito alle Imprese ritenute idonee a seguito di manifestazione di interesse per l'affidamento del servizio di gestione operativa e tecnico-manutentiva della flotta aerea antincendio boschiva, composta da 19 Canadair CL-415 della Presidenza del Consiglio dei Ministri - Dipartimento della protezione civile, per la durata di un anno;
- con lettere di invito, tutte datate 29 dicembre 2010, prot. n. DPC/ABI/0097898, n. DPC/ABI/0097899, n. DPC/ABI/0097900, n. DPC/ABI/0097902, n. DPC/ABI/0097903 e n. DPC/ABI/0097904 sono state invitate a presentare offerta le Imprese preselezionate;
- con decreto n. 40 di rep. del 13 gennaio 2011 è stata nominata la Commissione per la valutazione dell'unica offerta pervenuta entro i termini prescritti e per la proposta di aggiudicazione provvisoria del servizio di cui trattasi, ai sensi dell'art. 82, del decreto legislativo 12 aprile 2006, n. 163 e successive modifiche e integrazioni;
- che con nota del 13 gennaio 2011 prot. entrata 0002808, la Commissione ha trasmesso il verbale n. 1 con i relativi allegati, concernente la proposta di aggiudicazione del servizio di gestione operativa e tecnico-manutentiva della flotta aerea antincendio boschiva, composta da 19 Canadair CL-415 della Presidenza del Consiglio dei Ministri - Dipartimento della protezione civile, per la durata di un anno, all'Impresa che ha offerto l'importo di €. 48.532.383,58 (euro-quarantottomilionicinquecentotrenta-duemilatrecentottantatre/58), pari ad un ribasso percentuale rispetto al prezzo posto a base di gara dello 0,02%;



- con nota prot. DPC/ABI/006028 del 25 gennaio 2011 è stato trasmesso all'Impresa il provvedimento di aggiudicazione n. 59 di rep. del 14 gennaio 2011;
- risulta indispensabile assicurare ogni accelerazione procedurale volta a realizzare una contrazione dei tempi per conseguire la piena operatività delle attività gestorie della fotta aerea;
- con ordine del giorno del Consiglio dei Ministri in data 28 gennaio 2011, il Capo del Dipartimento della protezione civile è stato invitato a disporre per l'esecuzione anticipata del servizio di cui trattasi, con previsione, in sede di stipula del relativo atto negoziale con il Raggruppamento Temporaneo di Imprese INAER Helicopter Italia S.p.A. e INAER Aviones Anfibios S.A.U., di apposizione di clausole risolutive espresse, nelle more dell'accertamento dei requisiti dichiarati in sede di gara, e anche in deroga alle previsioni di cui all'art. 105 del Regio Decreto del 23 maggio 1924, n. 827 ("Regolamento per l'amministrazione del patrimonio e per la contabilità generale dello Stato"), nonché alle tempistiche imposte a legislazione vigente ed afferenti all'esecutività dei contratti della Pubblica Amministrazione;
- allo stato, sussistono tutti gli elementi necessari per la formalizzazione del contratto e l'Impresa è stata invitata per la conseguente stipula del contratto.

*Tutto ciò premesso si conviene e si stipula quanto segue*

#### **Articolo 1**

##### *Valore delle premesse e degli allegati*

Le premesse e gli allegati "1" e "2" costituiscono parte integrante e

sostanziale del presente atto.

## **Articolo 2**

### ***Oggetto del contratto***

L'Impresa si impegna, per effetto del presente contratto, a gestire la flotta Canadair CL-415 di proprietà del Dipartimento, di seguito denominati CL-415, costituita da 19 velivoli, nei limiti di cui al successivo verbale di consegna, secondo le modalità indicate nel Disciplinare Tecnico (D.T.), allegato "1" al presente contratto.

L'Impresa si impegna a garantire:

- la gestione operativa e tecnico-manutentiva della flotta CL-415 il cui compito operativo primario si identifica con l'espletamento del servizio aereo antincendio boschivo (AIB), in ambito nazionale ed estero;
- l'espletamento dei compiti operativi secondari, secondo quanto previsto dal paragrafo 4 del D.T..

## **Articolo 3**

### ***Durata***

Il presente contratto ha durata di un anno decorrente dalla data di inizio del servizio.

## **Articolo 4**

### ***Affidamento dei velivoli in gestione all'Impresa***

Il Dipartimento affida all'Impresa, per i servizi di gestione operativa e tecnico-manutentiva, la flotta aerea composta dai velivoli CL-415, distinti dai numeri di costruzione e recanti le seguenti marche di nazionalità e di immatricolazione:

- 1) Canadair CL-415 n.c. 2003, marche I-DPCD;

- 2) Canadair CL-415 n.c. 2004, marche I-DPCE
- 3) Canadair CL-415 n.c. 2009, marche I-DPCO
- 4) Canadair CL-415 n.c. 2020, marche I-DPCP
- 5) Canadair CL-415 n.c. 2021, marche I-DPCQ
- 6) Canadair CL-415 n.c. 2029, marche I-DPCT
- 7) Canadair CL-415 n.c. 2030, marche I-DPCU
- 8) Canadair CL-415 n.c. 2035, marche I-DPCV
- 9) Canadair CL-415 n.c. 2036, marche I-DPCW
- 10) Canadair CL-415 n.c. 2047, marche I-DPCY
- 11) Canadair CL-415 n.c. 2048, marche I-DPCZ
- 12) Canadair CL-415 n.c. 2058, marche I-DPCI
- 13) Canadair CL-415 n.c. 2059, marche I-DPCF
- 14) Canadair CL-415 n.c. 2060, marche I-DPCG
- 15) Canadair CL-415 n.c. 2062, marche I-DPCH
- 16) Canadair CL-415 n.c. 2066, marche I-DPCC
- 17) Canadair CL-415 n.c. 2070, marche I-DPCN
- 18) Canadair CL-415 n.c. 2073, marche I-DPCS
- 19) Canadair CL-415 n.c. 2074, marche I-DPCR

e relativi materiali a corredo nonché i materiali di supporto logistico disponibili.

La consegna verrà formalizzata tramite specifico verbale sottoscritto dalle parti dal quale dovrà risultare lo stato dei velivoli consegnati, nonché la consistenza, lo stato ed il valore inventariale dei materiali.

L'Impresa si impegna ad eseguire a perfetta regola d'arte e nel rispetto delle prescrizioni previste, tutte le attività necessarie per garantire il

12

1

mantenimento dei requisiti tecnici, degli standard di navigabilità continua e della condizione di impiego sicuro degli aeromobili consegnati e gestiti.

## Articolo 5

### *Gestione operativa*

Per gestione operativa si intende la pianificazione ed esecuzione dei voli di qualsiasi tipo come specificato al paragrafo 7 del D.T., da effettuare con i velivoli operativi, come definiti nel paragrafo 5 del D.T. in accordo con i requisiti riportati nei paragrafi 7, 8, e 9 del D.T. ed utilizzando le basi operative indicate nel paragrafo 10 del D.T., ove sono riportati anche i requisiti relativi all'allestimento, rispetto a cui è responsabile l'Impresa. Le tre basi di schieramento permanente sono:

- Aeroporto di Genova per la Liguria;
- aeroporto di Ciampino per il Lazio;
- aeroporto di Lamezia Terme per la Calabria.

La localizzazione di tali basi potrà essere cambiata solo su espressa autorizzazione del Dipartimento.

Il Dipartimento ha provveduto a stipulare appositi contratti per la fornitura dei prodotti estinguenti e ritardanti (o di altro liquido estinguente compatibile) e del relativo servizio di caricamento a bordo dei velivoli. L'Impresa si impegna, nell'espletamento dell'attività gestoria, ad assumersi tutte le conseguenti responsabilità per le attività oggetto dei citati contratti di fornitura, con particolare riguardo, a titolo esemplificativo, alle operazioni di lavaggio del velivolo, raccolta e smaltimento delle acque reflue.

L'Impresa s'impegna a garantire, a decorrere dal trentesimo giorno solare



successivo alla data di esecutività del presente contratto, per la flotta oggetto di consegna, un numero di velivoli operativi non inferiore a quello stabilito al paragrafo 5 del D.T..

Per la gestione della flotta l'Impresa dovrà disporre, nei diversi periodi dell'anno, degli equipaggi previsti al paragrafo 6. del Disciplinare tecnico.

#### **Articolo 6**

##### ***Gestione tecnico-manutentiva***

La gestione tecnico-manutentiva, finalizzata a garantire l'efficienza dei velivoli CL-415, sarà svolta dall'Impresa in accordo a quanto riportato nel paragrafo 12 del D.T..

L'Impresa si impegna, inoltre, ad eseguire:

- l'installazione degli equipaggiamenti avionici denominati "Enhancement Modification Kit" sui velivoli marche I-DPCR e I-DPCS, secondo quanto stabilito al paragrafo 13 del D.T., ivi comprese le prove finali a terra e in volo;
- le attività finalizzate alla realizzazione degli ulteriori adeguamenti avionici indicati ai punti a), b) e c) del paragrafo 13 del D.T., dal momento in cui saranno disponibili i relativi materiali, forniti dal Dipartimento o, in alternativa, acquistati dalla Impresa previa autorizzazione del Dipartimento. I costi eventualmente sostenuti dalla Impresa per l'acquisto dei citati materiali saranno rimborsati dal Dipartimento secondo quanto previsto al successivo art. 9 punto 3;
- la riparazione fino alla completa rimessa in efficienza dei velivoli danneggiati a seguito di sinistri, come previsto al paragrafo 12 del D.T.;
- lo smaltimento dei rottami del velivolo CL-415 s/n 2045, custoditi

presso un deposito sito in Acciano (AQ) da effettuarsi, nel rispetto delle normative vigenti, entro 60 (sessanta) giorni dalla data di esecutività del contratto.

Per la gestione tecnico-manutentiva della flotta l'Impresa dovrà disporre per tutta la durata del presente contratto dell'organico previsto al paragrafo 12 del Disciplinare tecnico.

Le attività di supporto logistico a carico del Dipartimento descritte nell'Annesso 8 al D.T. saranno in parte assicurate dalla Bombardier A.A. inc. a fronte del contratto n. 1053 di repertorio del 31 gennaio 2011; l'Impresa s'impegna a rispettare le prescrizioni ivi previste a carico della stessa.

#### **Articolo 7**

##### ***Riconsegna velivoli***

Alla scadenza del presente contratto i velivoli, unitamente agli altri materiali affidati all'Impresa, dovranno essere riconsegnati al Dipartimento, nei modi e nei termini che saranno comunicati, in perfetta efficienza ed ogni loro parte dovrà aver subito solamente l'usura relativa all'impiego. L'Impresa dovrà, inoltre, aver eseguito le eventuali operazioni di preservazione dei velivoli richieste dal Dipartimento nonché tutte le ispezioni calendariali in scadenza prima della conclusione del contratto.

Il Dipartimento potrà richiedere la riconsegna dei velivoli CL-415 anche anteriormente alla scadenza del contratto, opportunamente preservati secondo le indicazioni che saranno successivamente fornite dal Dipartimento.

La riconsegna verrà formalizzata tramite specifico verbale sottoscritto dalle

parti, dal quale dovrà risultare lo stato dei velivoli, nonché la consistenza, lo stato ed il valore inventariale degli altri materiali, da cui poter dedurre la loro equivalenza con i materiali a suo tempo consegnati.

#### **Articolo 8**

##### *Attività di volo*

L'Impresa si impegna a garantire l'attività operativa, addestrativa e tecnica, per 400 ore di volo block l'anno per ogni velivolo in gestione, impegnandosi, altresì, a soddisfare eventuali esigenze di maggiore attività compatibilmente con la disponibilità ed i vincoli normativi vigenti per i velivoli e gli equipaggi ed assicurando la migliore gestione dei servizi oggetto del presente contratto, nel rispetto della normativa vigente, nonché delle disposizioni tecniche ed operative stabilite dalle autorità aeronautiche.

Il Dipartimento si riserva la facoltà di nomina di propri rappresentanti all'interno degli organismi dell'Impresa deputati alla selezione, all'addestramento e alla qualifica del personale di volo.

#### **Articolo 9**

##### *Corrispettivi per i servizi affidati in gestione*

1. L'Impresa si impegna ad eseguire le prestazioni oggetto del presente contratto ai seguenti corrispettivi così come determinati sulla base dei criteri indicati nella lettera d'invito, ovvero moltiplicando i valori riportati nella lettera d'invito per la percentuale di ribasso offerto in sede di gara:

- un corrispettivo (O<sub>p</sub>) per la gestione operativa della flotta di 19 velivoli pari ad euro 72.423,46 al giorno. In caso di riduzione del

numero di velivoli della flotta rispetto a 19 il corrispettivo ( $O_p$ ) diminuirà nella stessa proporzione;

- un corrispettivo ( $L_p$ ) per la gestione tecnico-manutentiva della flotta di 19 velivoli, pari ad euro 27.748,94 al giorno. Tale corrispettivo giornaliero ( $L_p$ ) sarà incrementato di Euro 16,86, a seguito di ciascuna installazione degli "Enhancement Modification Kit" sui velivoli I-DPCR e I-DPCS, di cui al precedente articolo 6, a decorrere dalla data di accettazione da parte della CAMO dei certificati di riammissione in servizio conseguenti alle citate installazioni. In caso di riduzione del numero di velivoli della flotta rispetto a 19 il corrispettivo ( $L_p$ ) diminuirà nella stessa proporzione. Il corrispettivo ( $L_p$ ) verrà rideterminato qualora vengano apportate modifiche all'Appendix 1, edizione 22.06.2004 (Allegato "2" al presente contratto), del manuale PSP 495 che comportino una riduzione dell'attività manutentiva;
- un corrispettivo ( $L_H$ ) pari ad euro 1.245,96 per ogni ora di volo stick effettivamente volata ad eccezione delle ore di volo addestrative, a meno che esse non derivino dalla necessità di conseguire qualifiche aggiuntive rispetto all'attività AIB richieste dal Dipartimento. Qualora la manutenzione sia effettuata su basi diverse da quelle definite al paragrafo 11 del D.T. o da quelle di schieramento all'estero, per ogni ora di volo stick effettuata per il trasferimento andata e ritorno dei velivoli su tali basi, il Dipartimento, oltre a non corrispondere il corrispettivo  $L_H$ , tratterrà dal pagamento degli importi relativi all'attività di volo, un costo orario (C) pari ad euro 4.672,05. Analogamente, per ogni ora di volo stick relativa ad attività

di volo non giustificata, oltre a non essere corrisposto il corrispettivo  $L_h$ , sarà trattenuto il doppio del costo orario (C);

- un corrispettivo ( $O_E$ ) per ogni giorno di impiego di ciascun velivolo costituente la "cellula operativa", pari ad euro 3.783,45;
- un corrispettivo (K) per l'installazione e l'esecuzione delle prove finali a terra e in volo degli equipaggiamenti avionici opzionali denominati "Enhancement Modification Kit" sui velivoli marche I-DPCR e I-DPCS, pari ad euro 454.058,24 ciascuna;
- un corrispettivo ( $R_{LR}$ ) per l'introduzione della modifica "Sky Connect System Installation", di cui al punto a) del paragrafo 13 del D.T. sul velivolo marche I-DPCR, pari ad euro 44.909,97;
- un corrispettivo ( $R_{LS}$ ) per l'introduzione della modifica "Sky Connect System Installation", di cui al punto a) del paragrafo 13 del D.T. sul velivolo marche I-DPCS, pari ad euro 35.655,61;
- un corrispettivo ( $E_R$ ) per l'introduzione della modifica "ELT System Installation", di cui al punto b) del paragrafo 13 del D.T. sul velivolo marche I-DPCR, pari ad euro 50.310,06;
- un corrispettivo ( $E_S$ ) per l'introduzione della modifica "ELT System Installation", di cui al punto b) del paragrafo 13 del D.T. sul velivolo marche I-DPCS, pari ad euro 47.796,33;
- un corrispettivo ( $R_S$ ) pari ad euro 1.305,90 per ogni giorno di pernottamento di un velivolo in una base di schieramento stagionale. Il corrispettivo ( $R_S$ ) spetta anche per ogni giorno di pernottamento dei velivoli operativi schierati su una base permanente in aggiunta a quelli previsti al paragrafo 10 del D.T.;

- un corrispettivo ( $R_T$ ) pari ad euro 1.632,37 per ogni giorno di pernottamento di un velivolo in una base di scalo temporaneo in Italia;
- un corrispettivo ( $R_E$ ) pari ad euro 2.448,56 per ogni giorno di pernottamento di un velivolo in una base di schieramento all'estero;
- un corrispettivo ( $R_{EC}$ ) pari ad euro 1.910,84 per ogni giorno di pernottamento di un velivolo della "cellula operativa" in una base di schieramento all'estero;
- un corrispettivo ( $R_{TC}$ ) pari ad euro 1.094,65 per ogni giorno di pernottamento di un velivolo della "cellula operativa" in una base di schieramento in Italia;
- un corrispettivo ( $R_M$ ) pari ad euro 108.824,99 per ciascun periodo di schieramento in un Paese estero di durata superiore a 10 giorni, indipendentemente dal numero di velivoli impiegati.

A decorrere dal trentesimo giorno successivo alla data di esecutività del presente contratto, i corrispettivi  $O_F$ ,  $L_F$ , e  $O_E$  saranno riconosciuti per intero solo nel caso in cui il numero dei velivoli operativi sia pari a quello previsto al paragrafo 5 del D.T..

In caso contrario detti corrispettivi saranno determinati in proporzione al rapporto tra il numero dei velivoli operativi effettivamente resi disponibili e quelli previsti al paragrafo 5 del D.T.. Il numero dei velivoli operativi, da considerare a tale scopo, potrà essere superiore a quello previsto solo su espressa richiesta scritta del Dipartimento.

I corrispettivi ( $R_S$ ), ( $R_T$ ), ( $R_E$ ), ( $R_{EC}$ ) ed ( $R_{TC}$ ) saranno corrisposti con riferimento a ciascun giorno di rischieramento, solo se esso è stato

disposto dal COAU per esigenze del Dipartimento; per ogni giorno in cui durante i rischieramenti il velivolo rimanga inefficiente per 24 ore, tali corrispettivi saranno ridotti del 41% nei giorni in cui il velivolo è sottoposto a lavori di riparazione/manutenzione e saranno ridotti del 100% negli altri giorni.

Non è considerata rischieramento l'eventuale permanenza del velivolo presso la base di manutenzione, se diversa da una delle basi di schieramento permanente o da una delle basi previste al paragrafo 11 del D.T..

2. I corrispettivi riportati al precedente punto 1 comprendono:

- i costi degli equipaggi di volo e del personale di terra, compresa l'attività addestrativa sia a terra che in volo;
- i costi del combustibile e dei lubrificanti necessari per l'attività di volo;
- i costi di missione, comprensivi di diaria, trasferta, viaggio ed ogni altro tipo di spesa connessa con la permanenza in loco e con l'attività lavorativa;
- i costi della manodopera per la manutenzione programmata e non programmata, per le ispezioni/sostituzioni speciali, per l'introduzione di modifiche tecniche e per l'esecuzione di controlli;
- la fornitura di tutti i materiali necessari per la manutenzione programmata e non programmata, per le ispezioni/sostituzioni speciali, per l'introduzione di modifiche tecniche e per l'esecuzione di controlli, esclusi i materiali a carico del Dipartimento descritti nell'Annesso 8 al D.T.;

- i costi, comprensivi di manodopera, materiali e documentazione, per la revisione e la riparazione di tutte le parti del velivolo, inclusi i motori, escluso quanto a carico del Dipartimento descritti nell'Annesso 8 al D.T.;
- i costi della gestione dei magazzini (comprensivi del materiale di proprietà del Dipartimento);
- i costi per la ricertificazione delle parti di ricambio scadute;
- le spese per gli strumenti informatici di cui al paragrafo 15 del D.T.;
- le spese per acquisizione e manutenzione di infrastrutture (compreso l'ufficio composto da due locali, da destinare ad uso esclusivo e continuativo del personale del Dipartimento di cui al paragrafo 15 del D.T.), attrezzature, addestramento del personale, "know how" e documentazione;
- le spese generali e di funzionamento quali: consumo acqua, energia elettrica ed impianti di riscaldamento o condizionamento, spese postali e telefoniche, prestazioni professionali, assicurazioni (comprese quelle per i piloti e gli eventuali passeggeri), fidejussioni, oneri fiscali e contrattuali etc.;
- tutte le eventuali spese relative a diritti di terzi e qualsiasi altro diritto, intendendo con ciò l'Impresa sollevare il Dipartimento da qualsiasi impegno e responsabilità;
- gli oneri per ogni altro materiale, attività o servizio necessario e/o indispensabile, connesso o strumentale per assicurare la gestione operativa e la gestione tecnico-manutentiva dei velivoli che non siano espressamente previsti a carico del Dipartimento dal presente

contratto o dai suoi allegati.

3. Dai corrispettivi riportati nel precedente punto 1. sono esclusi i seguenti costi, che dovranno essere oggetto di fatturazione corredata da idonea documentazione giustificativa e che saranno rimborsati dal Dipartimento:

- i costi dei diritti ENAC ed eventuali diritti di cui al successivo articolo 18;
- i costi relativi all'introduzione delle modifiche facoltative autorizzate dal Dipartimento;
- i costi relativi alle riparazioni dei velivoli I-DPCU e I-DPCQ, che faranno capo al Dipartimento relativamente alla fornitura delle parti di ricambio necessarie, mentre tutti gli ulteriori oneri affrontati dalla Impresa saranno rimborsati sulla base della produzione idonea documentazione probante;
- i costi relativi allo smaltimento dei rottami del velivolo CL-415 s/n 2045 di cui al precedente art. 6;
- i costi relativi all'acquisto dei materiali necessari all'introduzione delle modifiche indicate al paragrafo 13 lett. "a", "b" e "c" del D.T., qualora non resi disponibili dal Dipartimento;
- i costi per l'adeguamento del Trasponder con funzionalità "Mode S", di cui al punto c) del paragrafo 13 del D.T., sulla base dei valori riconosciuti congrui dal Dipartimento.

4. Dai corrispettivi riportati nel precedente punto 1. sono esclusi, inoltre, i costi legati alle attività assicurate dal Dipartimento descritte nell'Annesso 8 al D.T..

5. Per ciascun velivolo che si sia reso inefficiente a seguito di inconveniente/incidente, superati 90 giorni consecutivi di inefficienza dal verificarsi dell'evento, non sarà corrisposta la quota del corrispettivo giornaliero per la gestione operativa del velivolo incidentato, determinata in proporzione al numero di velivoli affidati in gestione.

#### **Articolo 10**

##### ***Ammontare contrattuale***

1. L'ammontare contrattuale per le prestazioni di cui al precedente art. 2, come determinato dai corrispettivi fissati nell'art. 9, ai fini del relativo impegno di spesa, viene stimato nei seguenti importi:
- per la gestione operativa annua di 19 velivoli: euro 26.434.562,90, al netto dell'I.V.A. ( $O_F \times 365$  gg.);
  - per la gestione tecnico-manutentiva di 19 velivoli: euro 10.128.363,10, I.V.A. esente ( $L_F \times 365$  gg.);
  - per 120 gg. di attivazione della "cellula operativa" opzionale: euro 2.270.070,00, al netto dell'I.V.A. ( $O_E \times 120$  gg.  $\times 5$ );
  - per l'effettuazione di 5.308 ore di volo stick non addestrative: euro 6.613.555,68, I.V.A. esente ( $L_H \times 4$  h.);
  - per n. 332 pernottamenti in una base di rischieramento stagionale o di velivoli aggiuntivi su una base permanente: euro 433.558,80, al netto dell'IVA ( $R_S \times p.$ );
  - per n. 200 pernottamenti in una base di scalo temporaneo in Italia: euro 326.474,00, al netto dell'IVA ( $R_T \times p.$ );
  - per n. 10 pernottamenti in una base di rischieramento all'estero: euro 24.485,60, al netto dell'IVA ( $R_E \times p.$ );

- per l'introduzione della modifica "Sky Connect System Installation", di cui al punto a) del paragrafo 13 del D.T. sul velivolo marche I-DPCR, euro 44.909,97 I.V.A. esente ( $R_{LR} \times 1$ );
- per l'introduzione della modifica "Sky Connect System Installation", di cui al punto a) del paragrafo 13 del D.T. sul velivolo marche I-DPCS, euro 35.655,61 I.V.A. esente ( $R_{LS} \times 1$ );
- per l'introduzione della modifica "ELT System Installation", di cui al punto b) del paragrafo 13 del D.T. sul velivolo marche I-DPCR, euro 50.310,06 I.V.A. esente ( $E_R \times 1$ );
- per l'introduzione della modifica "ELT System Installation", di cui al punto b) del paragrafo 13 del D.T. sul velivolo marche I-DPCS, euro 47.796,33 I.V.A. esente ( $E_S \times 1$ );
- per n.110 pernottamenti di cinque velivoli costituenti la "cellula operativa" in una base di schieramento all'estero, euro 1.050.962,00 al netto dell'IVA ( $R_{EC} \times 110 \times 5$ );
- per n. 10 pernottamenti di cinque velivoli della "cellula operativa" in una base di schieramento in Italia, euro 50.732,50, I.V.A. esclusa ( $R_{TC} \times 10 \times 5$ );
- per un periodo di schieramento in un Paese estero di durata superiore a 10 giorni, indipendentemente dal numero di velivoli impiegati, euro 108.824,99 I.V.A. esclusa ( $R_M \times 1$ );
- per n. 2 installazioni di "Enhancement Modification Kit": euro 908.116,48, IVA esente ( $K \times 2$ );

Pertanto, l'importo presunto è di euro 48.532.378,02 I.V.A. esclusa.

2. Per le prestazioni indicate al comma 3, dell'articolo 9, l'importo presunto

è invece stimato in euro 2.550.000,00 (duemilionicinquecentocinquantamila/00) senza impegno del Dipartimento per un ammontare minimo.

3. L'ammontare complessivo presunto, come costituito dai precedenti punti 1 e 2, pari ad euro 51.082.378,02 al netto dell'I.V.A., è di euro 57.223.112,18 I.V.A. inclusa, per tutta la durata del contratto.

#### **Articolo 11**

##### ***Modifiche contrattuali***

Ogni modifica al presente contratto dovrà essere fatta constare mediante apposito atto aggiuntivo.

#### **Articolo 12**

##### ***Attività di Controllo***

La verifica di quanto previsto dal presente contratto e dal D.T. sarà eseguita secondo quanto previsto al paragrafo 15 del D.T., fatte salve le attribuzioni delle competenti autorità aeronautiche.

Sarà cura del Dipartimento notificare all'Impresa i nominativi di coloro che dovranno effettuare i controlli e le verifiche sulla gestione operativa e tecnico-manutentiva della flotta aerea affidata all'Impresa.

#### **Articolo 13**

##### ***Cause di forza maggiore***

Si conviene che i termini fissati per le prestazioni oggetto del presente contratto potranno essere modificati, a richiesta dell'Impresa ed a giudizio discrezionale del Dipartimento, qualora eventi ritenuti di forza maggiore (ad esempio scioperi, incendi, alluvioni ed altri, non causati direttamente o indirettamente da fatti colposi o dolosi imputabili all'Impresa stessa)

13

impediscano alla Impresa di rispettare i termini suddetti.

La modifica dei termini dovrà essere stabilita sulla base del ritardo determinato dagli eventi suddetti; l'Impresa per ottenerla dovrà notificare al Dipartimento l'evento ritenuto causa di forza maggiore al più presto e, comunque, non oltre il terzo giorno calendariale successivo al suo verificarsi, a pena di decadenza, ed inoltrare domanda di modifica accompagnata da apposita documentazione che provi la durata del ritardo, prima della scadenza dei termini contrattuali.

In particolare, qualora l'operatività dei velivoli venisse condizionata da cause di forza maggiore, il Dipartimento, esaminata la documentazione prodotta, convocherà l'Impresa per la compilazione di un apposito verbale, sottoscritto tra le parti, attestante le eventuali conseguenze di dette cause di forza maggiore sull'operatività, anche ai fini del riconoscimento alla Impresa dei corrispettivi di cui al precedente articolo 9.

Qualora l'Impresa non sia in grado di provare documentalmente che i fatti posti a fondamento della richiesta di modifica sono dipendenti da causa di forza maggiore, o non abbia denunciato, entro il termine previsto dal secondo capoverso del presente articolo, i fatti suddetti, il Dipartimento procederà all'applicazione della penalità prevista, riservandosi di esaminare ogni questione relativa all'imputabilità in sede di domanda di disapplicazione delle penalità.

Ai fini della modifica dei termini lo sciopero è considerato causa di forza maggiore solo se di carattere generale, nazionale o regionale o provinciale ed ha coinvolto direttamente l'Impresa.

#### **Articolo 14**

### *Penalità*

Qualora, per cause diverse da quelle di forza maggiore, l'Impresa non dovesse rispettare i requisiti richiesti per le prestazioni, il Dipartimento applicherà le seguenti penalità sugli importi da corrispondere, fatto salvo il riconoscimento del danno ulteriore ex art. 1382 del c.c.:

- a) per ogni giorno in cui il numero dei velivoli operativi, compresi quelli costituenti la "cellula operativa" eventualmente attivata, sia inferiore a quello minimo richiesto indicato al paragrafo 5 del D.T., euro 3.180,09 (tremilacentottanta/09) per ogni velivolo operativo in meno;
- b) per ogni caso di mancato rispetto dei tempi di decollo e/o dell'orario di inizio del servizio di allarme indicati nel paragrafo 8 del D.T., euro 1.060,03 (millesessanta/03) fino a 30 minuti di ritardo ed ulteriori euro 1.060,03/00 (millesessanta/03) per ritardi maggiori;
- c) per ogni caso di mancata effettuazione della missione euro 5.300,16 (cinquemilatrecento/16);
- d) per ogni caso di mancato completamento della missione senza giustificato motivo, euro 3.180,09 (tremilacentottanta/09);
- e) alla riconsegna dei velivoli, per ciascuna ispezione non effettuata:
  - euro 31.800,95 (trentunomilaottocento/95) per ciascuna ispezione "semestrale" o equivalente omessa;
  - euro 106.003,16 (centoseimilatre/16) per ciascuna ispezione "annuale" o equivalente omessa;
  - euro 50.000,00 (cinquantamila/00) per ciascuna omessa esecuzione di un adeguato programma di prevenzione dalla corrosione, che dovrà essere predisposto ed attuato secondo le condizioni minime previste

al paragrafo 12, lett. a , del D.T.;

- euro 1.060.031,60 (unmilionesessantamilatrentuno/60) per ciascuna ispezione "72 mesi" omessa.
- f) il 10% del costo relativo a ciascuna omessa riparazione e rimessa in efficienza di velivoli incidentati, che sarà definito dal Dipartimento all'atto della riconsegna dei velivoli;
- g) euro 200,00 (duecento/00) per ogni giorno di ritardo rispetto al termine dei lavori di installazione "Enhancement Modification Kit", e relative prove finali a terra e in volo, concordato con il Dipartimento ai sensi del D.T.;
- h) euro 200,00 (duecento/00) per ogni giorno di ritardo rispetto al termine concordato con il Dipartimento per la conclusione dei lavori di installazione delle modifiche di cui ai punti a), b) e c) del paragrafo 13 del D.T. su ciascun velivolo, e relative prove finali a terra e in volo.;
- i) euro 50.000,00 (cinquantamila/00) per ciascuna omessa installazione dell'Enhancement Modification Kit;
- j) euro 100,00 (cento/00) per ogni giorno di ritardo rispetto al termine previsto per lo smaltimento dei rottami del velivolo CL-415 s/n 2045;
- k) euro 50.000,00 (cinquantamila/00) per ogni giorno di ritardo rispetto ai termini previsti per la comunicazione dei nominativi dei componenti gli equipaggi, fino ad un massimo di 5 giorni; trascorsi inutilmente i quali si procederà alla risoluzione del contratto con l'applicazione delle previsioni di cui all'articolo 15, oltre al risarcimento del pregiudizio ulteriore.

#### Articolo 15

### *Cauzioni e fido*

L'Impresa, a garanzia delle obbligazioni assunte con il presente contratto, dovrà presentare, entro il termine entro il termine massimo di 7 (sette) giorni dalla data della stipula del presente atto, con le modalità previste dall'art. 113 del d. lgs. 163/2006 e s.m.i., apposita garanzia fidejussoria relativa a tutta la durata del contratto. Tale fidejussione, trattandosi di appalto aggiudicato con ribasso sul prezzo posto a base di gara, viene prestata fino alla concorrenza del 50% del predetto ribasso applicato all'importo del presente contratto, avendo l'Impresa prodotto le Certificazioni di qualità aziendale. La garanzia così prestata copre gli oneri per il mancato od inesatto adempimento, da parte dell'Impresa, delle obbligazioni previste dal contratto e per il risarcimento dei danni derivanti dall'eventuale inadempimento delle obbligazioni stesse.

Il Dipartimento ha diritto di valersi della suddetta garanzia fidejussoria nei seguenti casi:

- a. maggiori somme sostenute dal Dipartimento per l'esecuzione del servizio nel caso di risoluzione del contratto disposta in danno dell'Impresa;
- b. corresponsione di quanto dovuto dalla Impresa per inadempienza e inosservanza di norme e prescrizioni dei contratti collettivi di lavoro, delle leggi e dei regolamenti sulla tutela, protezione, assicurazione, assistenza e sicurezza fisica dei lavoratori comunque impiegati per lo svolgimento del servizio;
- c. applicazione delle penali di cui al precedente art 14 del presente contratto, con conseguente detrazione fino alla concorrenza della somma dovuta.

L'Impresa è obbligata a reintegrare immediatamente l'importo della

garanzia di cui il Dipartimento si sia avvalso, in tutto o in parte durante l'esecuzione del contratto. In caso di mancata reintegrazione entro il termine di 7 giorni dalla richiesta del Dipartimento, il Dipartimento ha facoltà di trattenere i ratei dei corrispettivi fino alla concorrenza di un importo che, sommato all'eventuale residuo del massimale della garanzia, ripristini l'ammontare della garanzia medesima. La garanzia fidejussoria, come fornita, prevede espressamente:

- la rinuncia al beneficio della preventiva escussione, ai sensi dell'art 1944 del codice civile;
- la rinuncia all'eccezione di limitazione dell'obbligo fidejussorio al medesimo termine dell'obbligazione principale, ai sensi dell'art.1957 del codice civile;
- l'operatività della garanzia entro 15 (quindici) giorni naturali e consecutivi a semplice richiesta scritta del Dipartimento;

Tale garanzia fidejussoria avrà durata pari alla durata del contratto e potrà essere svincolata previo assenso del Dipartimento.

L'Impresa, entro 7 (sette) giorni dalla data di sottoscrizione del verbale di consegna conseguente al presente contratto, si obbliga a costituire, inoltre, una cauzione a garanzia delle parti di proprietà del Dipartimento affidate in gestione, di importo pari al valore delle parti di ricambio che formeranno oggetto del medesimo verbale di consegna. Detta cauzione, che dovrà avere le stesse caratteristiche della fidejussione precedente, sarà svincolata al termine del contratto, previa riconsegna delle citate parti di proprietà del Dipartimento nella medesima consistenza e stato di cui al verbale di consegna.

L'Impresa si impegna a presentare, entro il termine entro il termine massimo di 7 (sette) giorni dalla data della stipula del presente atto e a mantenere attivo, per tutta la durata del contratto, il fido bancario di Euro 15 (quindici) milioni. Detto fido, potrà essere utilizzato esclusivamente nell'interesse del Dipartimento e previa autorizzazione dello stesso per interventi di ripristino della flotta ed eventuali attività inerenti alla gestione della stessa.

#### **Articolo 16**

##### *Adeguamento dei corrispettivi, delle penalità e dei massimali assicurativi*

I corrispettivi previsti al precedente articolo 9 e gli importi delle penalità di cui all'art. 14 e dei massimali assicurativi di cui all'articolo 23 sono fissi e invariabili per tutta la durata del presente contratto, fatto salvo il corrispettivo ( $L_H$ ), previsto al precedente art. 9. Per tale corrispettivo, nel caso di diminuzione del prezzo del carburante "JP8" rispetto al valore di Euro 0,802 per litro superiore al 5%, accertata sulla base del valore (costo base e oneri accessori) desunto dal "Listino Prezzi di Cessione Combustibili e Lubrificanti AVIO" emesso periodicamente dalla Direzione Generale degli Armamenti Aeronautici, il Dipartimento corrisponderà esclusivamente la minor somma, ottenuta mediante adeguamento a ribasso in ragione della percentuale di diminuzione del prezzo del carburante intervenuta, moltiplicata per il coefficiente di incidenza pari a 0,60615.

#### **Articolo 17**

##### *Pagamenti*

Il pagamento delle somme dovute all'Impresa in dipendenza delle prestazioni di cui al presente contratto verrà corrisposto in euro.

I corrispettivi di cui all'articolo 9, punto 1, dovranno essere oggetto di fatturazione bimestrale posticipata.

I rimborsi di cui al punto 3 del medesimo articolo saranno fatturati successivamente al momento in cui l'Impresa ne sostiene i relativi costi.

I pagamenti avverranno entro 90 giorni dalla data di ricezione della fattura a condizione che sia corredata di tutta la documentazione concordata preventivamente con il Dipartimento, compresa la quietanza dei subfornitori per i rimborsi; ove la documentazione sia carente, il Dipartimento richiede gli atti mancanti ed il termine di 90 giorni ricomincia a decorrere dall'acquisizione dei medesimi.

L'Impresa inoltrerà per i pagamenti le relative fatture intestate alla Presidenza del Consiglio dei Ministri - Dipartimento della Protezione Civile - Ufficio Amministrazione e Bilancio - Servizio Politiche Contrattuali, Via Ulpiano n. 11 - 00193 ROMA - C.F. 97018720587.

Le fatture dovranno riportare il Codice Identificativo Gara (CIG): **0709060ECE**.

L'Impresa si impegna ad adempiere a tutti gli obblighi di tracciabilità di cui alla legge 13 agosto 2010, n. 136 *"Piano straordinario contro le mafie, nonché delega al Governo in materia di normativa antimafia"* e successive modifiche ed integrazioni e segnatamente a quelli di cui all'articolo 3 da intendersi qui integralmente trascritti e riportati.

L'Impresa si impegna, altresì, a comunicare allo scrivente Dipartimento, entro 30 giorni dalla sottoscrizione del presente contratto, gli estremi identificativi del conto corrente dedicato all'appalto, le generalità e il codice fiscale delle persone delegate ad operare su di esso, nonché le successive

modifiche.

I pagamenti saranno disposti sul conto corrente dedicato all'appalto.

Ogni eventuale variazione dovrà essere tempestivamente comunicata al Dipartimento.

L'inadempimento agli obblighi di tracciabilità comporta l'immediata risoluzione del rapporto contrattuale, così come disposto dal comma 9 bis, del citato articolo 3.

#### **Articolo 18**

##### *Diritti aeroportuali ed assistenza al volo ed Eurocontrol*

Gli aeromobili oggetto del presente contratto, a norma dell'art. 744 del Codice della Navigazione, sono aeromobili di Stato e quindi non soggetti al pagamento dei diritti aeroportuali previsti dalla legge 5 maggio 1976, n. 324.

Ai sensi dell'art. 5 del decreto legge 4 marzo 1989, n. 77, convertito dalla legge 5 maggio 1989, n. 160, gli aeromobili del Dipartimento sono esentati, quali aeromobili di Stato, dal pagamento delle tariffe di assistenza al volo, incluse quelle dovute ad Eurocontrol.

In caso di mancato esonero, conseguente a diversa disciplina o mancato riconoscimento, l'onere relativo sarà a carico del Dipartimento che provvederà a rimborsarlo alla Impresa dietro presentazione della relativa documentazione.

#### **Articolo 19**

##### *Dichiarazione di esecenza e pubblicità*

L'Impresa sarà tenuta a rendere nelle dovute forme ed a far trascrivere nel registro tenuto dal Direttore di Aeroporto competente, nonché a far



annotare sul certificato di immatricolazione, la dichiarazione di esercizio prevista dagli articoli 874 e 875 del Codice della Navigazione.

L'Impresa è altresì tenuta a portare a conoscenza dei terzi, ivi compresi gli Enti previdenziali, la propria qualità di esercente.

Qualsiasi obbligazione di fronte ad Autorità ed a terzi relativa all'esercizio dei velivoli sarà assunta dall'Impresa.

L'Impresa è tenuta a dimostrare al Dipartimento ed alle Autorità competenti, per tutta la durata del presente contratto, anche attraverso la presentazione di specifica documentazione, la propria idoneità come impresa di esercizio.

#### **Articolo 20**

##### *Azione di terzi*

L'Impresa è tenuta a far riconoscere in ogni occasione e con ogni mezzo, a proprie spese, il diritto di proprietà del Dipartimento sui velivoli affidati ai sensi del presente contratto e a non far sorgere sui medesimi alcuno dei privilegi speciali previsti dall'art. 1023 del Codice della Navigazione ovvero, in difetto, a provvedere prontamente al pagamento dei debiti assistiti da tale prelazione.

In caso di sequestro e/o pignoramento dei velivoli da parte di terzi, l'Impresa dovrà esercitare, se del caso previa acquisizione di apposito mandato da parte del Dipartimento, ogni opposizione o riserva nell'interesse del Dipartimento medesimo, anticipandone le spese nel suo interesse e prendendo ogni opportuna iniziativa per ottenere la sospensione e la revoca del procedimento o del provvedimento.

#### **Articolo 21**

123

1

### *Responsabilità connesse alla gestione*

Resta onere specifico dell'Impresa organizzare e condurre il servizio assumendo piena responsabilità penale, civile ed amministrativa per quanto riguarda l'efficienza, la sicurezza e l'uso dei mezzi e delle attrezzature.

L'Impresa è responsabile dei danni derivanti da dolo, colpa anche lieve, da negligenza, imprudenza, imperizia, inosservanza di leggi e di regolamenti o di norme tecniche pertinenti alla materia, arrecati, per fatto proprio o dei propri dipendenti o di persone di cui essa si avvale a qualsiasi titolo; sia a persone che a cose a chiunque appartenenti.

L'Impresa è responsabile degli eventuali danni causati ai velivoli e ai materiali del Dipartimento avuti in gestione per i quali dovrà provvedere alla riparazione o alla sostituzione del materiale danneggiato o mancante, ancorché senza colpa, anche lieve, o negligenza ad essa imputabile.

Pertanto, per l'intera durata del contratto, l'Impresa si assume direttamente ed indirettamente tutte le responsabilità per danni o pregiudizi di qualsiasi natura che possano derivare a persone e/o a cose e alla flotta Canadair affidatale. Qualora per i citati danni e/o pregiudizi dovessero sorgere cause o liti, l'Impresa, nel caso fosse citato il Dipartimento, si impegna ad assumerne gli oneri e la responsabilità in luogo dello stesso, sollevandolo da ogni responsabilità ed onere connesso, chiedendone l'estromissione nel giudizio eventualmente instaurato.

L'eventuale incremento dei premi relativi all'assicurazione di cui al successivo articolo 24, rispetto alla somma pagata dal Dipartimento per l'anno di copertura in cui ricade la data di inizio esecutività del presente

contratto, sarà trattenuto dai corrispettivi dovuti all'Impresa, limitatamente alla quota di incremento dovuta ad un aumento del rischio assicurativo per cause legate alla gestione della flotta operata dalla Impresa medesima. Tale quota sarà quantificata sulla base di apposita dichiarazione emessa dalla compagnia assicuratrice. Nell'ipotesi in cui la predetta comunicazione della compagnia assicuratrice giunga a contratto concluso, l'Impresa comunque si obbliga a rimborsare il Dipartimento della predetta somma

#### **Articolo 22**

##### *Diritti di terzi*

L'Impresa assicura che, per l'esecuzione del presente contratto, non ha violato e non violerà diritti di terzi. A tal fine, fin da ora l'Impresa assume in proprio tutti gli eventuali oneri derivanti dalla violazione di diritti di terzi, quali uso indebito di brevetti, proprietà intellettuali, privative, ecc., relativi ai lavori e/o materiali forniti, mandando indenne il Dipartimento da ogni responsabilità e da ogni onere e spesa connessi alla predetta violazione.

#### **Articolo 23**

##### *Assicurazioni*

Il Dipartimento, a copertura dell'intera flotta, ha provveduto a propria cura e spese, a stipulare apposita polizza assicurativa per perdita e danneggiamento totale o parziale dei velivoli, nonché contro i rischi per la responsabilità civile verso terzi, alla superficie e per urto in volo con una franchigia, in caso di danni parziali, pari ad euro 10.000,00 (diecimila/00) per ciascun sinistro e per ciascun velivolo.

L'Impresa si obbliga a garantire tutti gli adempimenti connessi alla

gestione del contratto assicurativo e a provvedere alla copertura assicurativa dell'equipaggio e degli eventuali passeggeri, fornendo le opportune comunicazioni informative alla committenza.

L'assicurazione passeggeri dovrà prevedere i seguenti massimali:

- in caso di morte o di invalidità permanente: euro 500.000,00 (cinquecentomila/00);
- in caso di invalidità temporanea: euro 150,00 (centocinquanta/00) al giorno.

Le somme ricevute dal Dipartimento, a titolo di indennizzo dei danni subiti dai velivoli e integralmente riparati, saranno alla medesima riconosciute nel limite della quota parte relativa ai costi sostenuti, riconosciuti congrui dal medesimo Dipartimento, sottraendo dall'importo dell'indennizzo ricevuto quello relativo ai materiali con fornitura a carico del Dipartimento come indicato nell'Annesso 8 al D.T..

#### **Articolo 24**

##### ***Consenso al Trattamento dei Dati***

L'Impresa presta il consenso al trattamento dei dati da parte del Dipartimento ai sensi della vigente normativa in materia, per le finalità connesse all'esecuzione del presente contratto.

Per quanto riguarda il Dipartimento, il titolare del trattamento dei dati personali e responsabile del trattamento è il dott. Angelo Borrelli.

Per quanto riguarda l'Impresa, il titolare del trattamento dei dati personali e responsabile del trattamento è il sig. Gianmario Bettiga.

#### **Articolo 25**

##### ***Risoluzione del contratto***



Il Dipartimento avrà la facoltà di risolvere in qualunque momento il presente contratto con un preavviso di 7 giorni, qualora si verificassero gravi interruzioni del servizio appaltato attribuibili all'Impresa, oppure se l'Impresa incorresse nelle penalità previste al precedente art. 14.

Il Dipartimento si riserva inoltre la facoltà di risolvere il presente contratto:

- qualora l'Impresa non abbia compiutamente adempiuto agli obblighi di cui al successivo art. 26, nonché agli obblighi inerenti all'applicazione del d.lgs. 81/2008 e s.m.i.;
- qualora l'Impresa risulti in stato di disorganizzazione o di dissesto tale da compromettere la continuità del servizio;
- qualora l'Impresa non si attenga alle specifiche tecnico-operative, contenute nel D.T., a tal punto da compromettere l'ordinaria e puntuale attività esecutiva dei servizi;
- qualora l'Impresa non acquisisca entro 15 (quindici) giorni dalla data del verbale di consegna dei velivoli e non mantenga la licenza quale esercente per le attività previste dall'articolo 2, nonché le necessarie certificazioni rilasciate o riconosciute dall'Autorità Aeronautica competente, con abilitazione ai velivoli CL-415;
- qualora le operazioni di manutenzione siano ritardate od omesse;
- qualora l'Impresa non mantenga la certificazione antimafia;
- subappalto abusivo, associazione in partecipazione, cessione anche parziale del contratto;
- mancato utilizzo del conto corrente dedicato all'appalto.

In caso di risoluzione sarà corrisposto all'Impresa solamente l'importo contrattuale per le prestazioni regolarmente effettuate fino al giorno della

risoluzione, deducendo le penalità e le spese sostenute dal Dipartimento, fatta salva la facoltà per il Dipartimento medesimo di trattenere le somme da corrispondere alla Impresa a garanzia dei pregiudizi subiti.

Nel caso di risoluzione del contratto il Dipartimento incamererà la cauzione. Sarà inoltre esperita l'azione in danno, per cui l'Impresa sarà tenuta al pagamento dell'eventuale maggiore spesa che il Dipartimento dovesse sostenere per l'espletamento del servizio in argomento presso altra Impresa.

#### **Articolo 26**

##### *Assicurazioni sociali*

L'Impresa si obbliga a dimostrare in ogni tempo che adempie a tutti gli obblighi di legge e di contratto relativi alla protezione del lavoro ed alla tutela dei lavoratori ed in particolar modo a quelli sulle Assicurazioni Sociali (invalidità e vecchiaia, disoccupazione, infortuni, malattie, ecc.) ed agli obblighi che hanno la loro origine in contratti collettivi che prevedono, a favore dei lavoratori, diritti patrimoniali aventi per base il pagamento di contributi da parte dei datori di lavoro (assegni familiari, indennità ai richiamati alle armi, ecc.).

Nel caso di denuncia da parte dell'Ispettorato del Lavoro competente che a carico della Impresa siano state elevate contravvenzioni, il Dipartimento ha la facoltà di sospendere il pagamento delle prestazioni sino alla concorrenza del 20% dell'importo dei pagamenti in conto, restando esclusa qualsiasi pretesa della Impresa per pagamento di interessi ed altro qualsiasi compenso.

L'ammontare delle somme trattenute sarà corrisposto all'Impresa solo in

seguito ad autorizzazione dell'Ispettorato del Lavoro, né l'Impresa potrà pretendere somma a qualsiasi titolo per ritardato pagamento.

#### **Articolo 27**

##### ***Oneri fiscali e spese contrattuali***

Sono a carico dell'Impresa le spese relative al presente atto, ad eccezione di quelle che, per legge, dovranno far carico al Dipartimento.

A tal fine l'Impresa dichiara che le prestazioni contrattuali sono effettuate nell'esercizio di impresa e che, eccettuate la gestione tecnico-manutentiva e le prestazioni a rimborso ad essa assimilabili, trattasi di operazioni imponibili e non esenti dall'imposta sul valore aggiunto che l'Impresa è tenuta a versare, con diritto di rivalsa, ai sensi del D.P.R. 26.10.1972, n. 633. Conseguentemente, al presente atto dovrà essere applicata l'imposta di registro in misura fissa, ai sensi dell'art. 38 del D.P.R. 26.10.1972, n. 634.

#### **Articolo 28**

##### ***Variazione ragione sociale***

Qualora nel corso dello svolgimento del presente contratto si verificassero variazioni nella ragione sociale dell'Impresa, dette variazioni dovranno essere debitamente notificate al Dipartimento, che non risponderà in nessun caso di qualsiasi conseguenza derivante dalla omessa notifica delle variazioni sociali di cui sopra.

#### **Articolo 29**

##### ***Cessione del contratto e del credito***

E' vietata la cessione del presente contratto. Per la cessione del credito si applicano le disposizioni di cui all'art.117 del d.lgs. 163/2006 e s.m.i..

#### **Articolo 30**

### *Varie*

L'Impresa è tenuta a porre in essere, con la massima diligenza, tutte le attività necessarie per ottenere le autorizzazioni, licenze, nulla osta o permessi di pubbliche autorità, necessari per la realizzazione delle attività richieste dal presente contratto ed a mantenerle ai sensi delle vigenti disposizioni.

Nel caso di difformità tra il presente contratto ed uno qualsiasi dei suoi allegati prevarrà quanto disposto dal presente contratto.

### **Articolo 31**

#### *Foro competente*

In caso di controversie sull'esecuzione ed interpretazione del presente contratto, il Foro competente è quello di Roma. È vietato il ricorso alla procedura arbitrale.

### **Articolo 32**

#### *Obbligatorietà del contratto*

Il presente contratto, mentre vincola l'Impresa fin dal momento della sua sottoscrizione, vincherà il Dipartimento solo dopo l'approvazione e la registrazione del relativo decreto, da parte degli Organi di Controllo, ai sensi delle vigenti norme di contabilità di Stato.

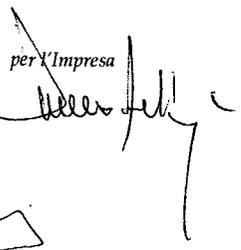
### **Articolo 33**

#### *Elezione del domicilio*

Per l'esecuzione del presente contratto e per ogni effetto di legge, l'Impresa elegge il proprio domicilio legale, nonché la propria sede di rappresentanza, con poteri decisionali idonei a mantenere costanti rapporti con il Dipartimento, in Milano, Piazza Castello n. 26.

per il Dipartimento  
Il Vice Capo Dipartimento

Angelo Berrelli  


per l'Impresa  


L'Ufficiale Rogante  
**L'UFFICIALE ROGANTE**  
Dr. ~~Rosario~~ ROMANO  


12  
1