

RISPOSTE AI QUESITI

Gara aperta Europea per l'affidamento dei servizi di movimentazione bagagli, merci e posta, pulizia aeromobili e servizi accessori presso gli Aeroporti G. Galilei di Pisa ed A. Vespucci di Firenze

1) Il requisito di capacità tecnica di cui al punto B1) "aver svolto nel triennio 11/12/13 almeno un incarico relativo a servizi di pulizie aeromobili e carico/scarico bagagli e merci della durata di 24 mesi, in un aeroporto con traffico passeggeri medio annuo di almeno 1.800.000 passeggeri" può essere posseduto dal RTI nel suo complesso, e quindi sia divisibile tra le imprese che lo compongono, oppure questo debba essere posseduto da ogni impresa singolarmente.

Il requisito in questione, concernente il cd. servizio di punta, non è frazionabile in caso di raggruppamento temporaneo e, pertanto, il servizio di punta dovrà essere stato svolto interamente da uno dei soggetti del raggruppamento (vds. AVCP, parere di precontenzioso n. 13 del 28/01/2010). La non frazionabilità del requisito del servizio di punta non implica che ciascun componente del raggruppamento debba possedere il requisito per intero. È sufficiente, invece, che tale requisito sia posseduto per intero da un singolo componente del raggruppamento.

2) Il requisito di capacità tecnica di cui al punto B1) del disciplinare di gara può essere assolto nel caso in cui il concorrente abbia svolto nel triennio 2011-2012-2013 in un aeroporto con traffico passeggeri medio annuo di almeno 1.800.000 pax i seguenti servizi:
attività di movimentazione fisica della MERCE e POSTA in import ed export, movimentazione fisica delle unità di carico presso l'impianto aviocamionato, attività di coordinamento voli, gestione e riordino piazzale lato airside.

No, in quanto il requisito necessario indicato dal disciplinare è di aver svolto almeno un incarico nel triennio di riferimento 2011-2013 relativo a "servizi di pulizie aeromobili e carico/scarico bagagli e merci...". Nel caso indicato il servizio svolto non riguarda nè le pulizie degli aeromobili, nè il carico e scarico di bagagli.

3) In riferimento alla gara d'appalto in oggetto si pone il seguente quesito: si di poter soddisfare il requisito di cui al punto B1 della capacità tecnica con l'esecuzione di "Servizi integrati di handling carico scarico merci in aeroporto internazionale"

Il requisito necessario indicato dal disciplinare è di aver svolto almeno un incarico nel triennio di riferimento 2011-2013 relativo a "servizi di pulizie aeromobili e carico/scarico bagagli e merci...". Nel caso indicato non è chiaro se i "servizi integrati" ricomprendono o meno anche le pulizie degli aeromobili. Pertanto si lascia all'operatore economico la possibilità di valutare ex se il possesso dei requisiti richiesti e la possibilità di dimostrare con evidenze contabili l'effettivo svolgimento dei servizi richiesti.

4) CAPITOLATO TECNICO SAT – Allegato A . Nella tabella "Disponibilità parco mezzi per il contratto di comodato inerenti le attività di Facchinaggio e Cargo", si parla di una quantità disponibile di nastri trasportatori pari a 9. Dallo schedulato dei voli in allegato, nella stagione SUMMER, si evince che ci sia la possibilità che in contemporanea debbano essere serviti fino a 7/8 aeromobili, salvo eventuali anticipi e ritardi. Considerando inoltre, che nella stagione SUMMER, la percentuale di bagagli da movimentare da e per gli aeromobili sia particolarmente elevata, quindi si presenti la necessità di utilizzare due nastri trasportatori per un singolo aeromobile al fine di garantire le tempistiche previste da capitolato, siamo a richiedere quale sia la procedura o le disposizioni da seguire nel caso in cui i nastri concessi in comodato risultassero insufficienti per operare su tutti gli aeromobili contemporaneamente.

In considerazione del fatto che i voli operati da Ryanair, per i quali è sufficiente l'impiego di un solo nastro trasportatore, corrispondono a circa il 55% del totale, e che per i voli operati dagli altri vettori invece l'eventuale necessità di utilizzare un secondo nastro dipende dal numero di bagagli trasportati e dalla loro

dislocazione nelle stive (quindi non è automatico), si ritiene che il numero di nastri trasportatori disponibili sia sufficiente se gli stessi vengono gestiti in modo dinamico, efficiente ed efficace, rispettando in ogni caso le tempistiche di assistenza previste e gli standard di qualità fissati.

5) CAPITOLATO TECNICO SAT – parte 1 – Art. 2. Nell'articolo 2 si parla di pulizia e manutenzione della recinzione aeroportuale e delle aree a verde interne al piazzale aeromobile ed esterne, come risultanti dalla planimetria allegata; non risulta nessuna planimetria allegata.

Vedasi Planimetria n. 0.2

6) CAPITOLATO TECNICO SAT – parte 2 – Art.3. Nell' articolo 3 si parla di pulizie con apposite attrezzature della parte di piazzale compresa tra il perimetro degli edifici e la striscia bianca posta a delimitazione dell'area adibita a parcheggio aeromobili (vedi planimetria); non risulta nessuna planimetria allegata dove poter vedere quanto descritto.

Vedasi Planimetria n. 0.2

7) CAPITOLATO TECNICO SAT – Art. 3.3. Nell' articolo 3.3 si dice che è cura dell'Appaltatore acquisire in autonomia i dati disponibili relativi alla variazione giornaliera del programma voli schedulati e all'evolversi dello stesso nell'arco della giornata, siamo quindi a richiedere attraverso quali strumenti sia possibile acquisire in autonomia tali dati.

Attraverso comunicazione diretta con i referenti del Committente (telefono, mail, ecc.) e attraverso il giornale di scalo.

8) CAPITOLATO TECNICO SAT – Art. 3.3 Nell'articolo 3.3 si dice che in situazione di anomalie operative l'Appaltatore si atterrà alle eventuali variazioni di modalità e priorità fornite dalla Committente, ivi comprese nuove procedure che comportino o meno variazioni nei tempi di esecuzione dei servizi, siamo quindi a richiedere attraverso quali canali di comunicazione e in quali tempistiche tali variazioni verranno comunicate.

Attraverso comunicazione diretta con i referenti del Committente (telefono, mail, ecc.)

9) CAPITOLATO TECNICO SAT – Art. 4.1 Nell'articolo 4.1 del capitolato tecnico SAT, si dice che la squadra di pulizie deve essere già presente allo stand all'arrivo dell'A/M, dotata di tutta l'attrezzatura necessaria e pronta ad iniziare l'attività a sbarco ultimato; considerando quindi che le operazioni di pulizia dovranno iniziare al termine di operazioni condotte da personale del Committente, siamo a richiedere quali siano mediamente le tempistiche per il posizionamento dell'attrezzatura necessaria allo sbarco dei passeggeri dall'aeromobile dal momento del blocco dell'aeromobile e, quindi quali siano mediamente le tempistiche di discesa dei passeggeri dall'aeromobile dal momento del posizionamento dell'attrezzatura.

Lo sbarco del primo passeggero avviene mediamente entro 3'00" dal block-on

10) CAPITOLATO TECNICO SAT – Art. 5.1 Nell'articolo 5.1 del capitolato tecnico SAT, si dice che il personale addetto al servizio deve verificare la tipologia e quantità del carico almeno 45 minuti prima dell'arrivo dell'aeromobile, siamo quindi a richiedere dove e come è possibile verificare tipologia e quantità, e se tali dati comprendano anche i FGB ed i BOH.

Attraverso il giornale di scalo (AOS Nice) e richiesta diretta ai referenti del Committente. Nel giornale di scalo allo stato attuale non sono evidenziati i FGB.

11) CAPITOLATO TECNICO SAT – Art. 5.2 Nell’articolo 5.2 del capitolato tecnico SAT, si dice che l’attività ha inizio con il posizionamento dell’attrezzatura per il carico/scarico da parte dell’appaltatore (trattori e carrelli portabagagli e nastro trasportatore bagagli), che avviene subito dopo l’apertura della stiva operata da personale del committente, ed avrà termine con la chiusura delle stive stesse; considerando quindi che le operazioni di scarico dei bagagli dalla stiva dovranno iniziare a seguito di operazioni condotte da personale del Committente (apertura della stiva), siamo a richiedere quali siano mediamente le tempistiche necessarie dal momento del blocco dell’aeromobile.

Considerato che la sequenza delle operazioni di assistenza all’A/M in arrivo prevede il parcheggio dell’a/m, il posizionamento di coni e tacchi, il posizionamento della scala anteriore (ove previsto) e l’apertura delle stive, e visto che lo sbarco del primo passeggero avviene mediamente entro 3’00” dal block-on, il tempo di apertura delle stive può essere stimato mediamente in circa 3’20”

12) CAPITOLATO TECNICO SAT – Art. 5.2 Nell’articolo 5.2 del capitolato tecnico SAT, si dice che l’attività ha inizio con il posizionamento dell’attrezzatura per il carico/scarico da parte dell’appaltatore (trattori e carrelli portabagagli e nastro trasportatore bagagli), che avviene subito dopo l’apertura della stiva operata da personale del committente, ed avrà termine con la chiusura delle stive stesse; con le operazioni di apertura e chiusura della stiva da parte del Committente, siamo a richiedere se si intenda anche l’apertura e la chiusura delle reti di sicurezza poste all’interno delle stive degli aeromobili. Se sì, siamo di conseguenza a richiedere le tempistiche medie di apertura/chiusura delle reti di sicurezza all’interno delle stive degli aeromobili.

Le attività di apertura e chiusura delle reti avvengono, rispettivamente, immediatamente dopo l’apertura delle stive e immediatamente prima della loro chiusura.

13) CAPITOLATO TECNICO SAT – Art. 5.2 Nell’articolo 5.2 del capitolato tecnico SAT, si dice che i bagagli in transito devono essere movimentati secondo le indicazioni fornite dal committente, verificando l’etichetta del bagaglio che indica la finale destinazione ed il vettore designato per il trasporto. Dovrà inoltre essere verificata l’eventuale presenza di bagagli in transito non segnalati, in presenza dei quali dovrà essere immediatamente informato il Committente; siamo a richiedere quindi, se per i bagagli in scarico sia previsto un sistema di lettura automatica delle etichette al fine di verificare la presenza di bagagli in transito non segnalati o se tale controllo dovrà essere effettuato manualmente sulla totalità dei bagagli in arrivo a Pisa.

Si conferma che al momento attuale non è installato un sistema automatico di lettura delle etichette dei bagagli in arrivo o transito

14) CAPITOLATO TECNICO SAT – Art. 5.3 Nell’articolo 5.3 del capitolato tecnico SAT, si dice che il carico dei bagagli da stiva dovrà essere completato con almeno 5 minuti di anticipo rispetto all’orario previsto/stimato di partenza dell’aeromobile; siamo a richiedere se in tale tempistica rientri anche la rimozione del nastro portabagagli o se tale operazione potrà essere svolta anche nei minuti immediatamente successivi a quelli previsti per la fine del carico in stiva.

Il nastro può essere rimosso immediatamente dopo e, comunque, in accordo con le tempistiche previste dai singoli Vettori per la chiusura delle porte e delle stive

15) CAPITOLATO TECNICO SAT – Art. 6.3 Nell’articolo 6.3 del capitolato tecnico SAT, si dice che le operazioni dovranno essere svolte nel rispetto delle procedure di Compagnia e secondo i tempi previsti dal singolo vettore. Non ci dovranno essere ritardi del volo in partenza dovuti alla mancanza di personale. Siamo quindi a richiedere le tempistiche del vettore DHL e del vettore FedEx nell’anno 2014 (arrivo e partenza aeromobile, orario di consegna della merce, procedure di carico e scarico aeromobile) ed un andamento dei Kg serviti dalle singole compagnie nel periodo Winter e Summer.

In allegato andamento merce su voli DHL e Fedex nell'anno 2014. Da sottolineare quanto segue:

- Fedex: la merce in arrivo non transita dal magazzino SAT ma viene interamente introdotta nella sorting station Fedex; parte della merce in partenza non viene lavorata nel magazzino SAT, ma in quello Fedex, e viene soltanto pesata presso il settore merci prima del carico.
- DHL: il dato particolare relativo al mese di aprile 2014 è dovuto alla presenza per quasi tutto il mese di un aeromobile ed una operatività diversi dal resto dell'anno

16) CAPITOLATO TECNICO SAT – Art. 7.2 Nell' articolo 7.2 del capitolato tecnico SAT, si dice che per ciascun volo, al momento in cui il Committente comunica all' Appaltatore la chiusura dell'attività di accettazione, quest'ultimo verifica la corrispondenza tra il totale dei bagagli caricati sui carrelli/contenitori per singolo volo e quelli risultanti dai modelli "bingo card" compilati, comunicandone l'esito al Committente e consegnando contestualmente i modelli "bingo card". Siamo quindi a richiedere al termine della verifica effettuata dal personale dell' appaltatore, a chi debbano essere consegnati modelli "bingo card" compilati.

I modelli "bingo card" devono essere consegnati, suddivisi per ciascun carrello di bagagli, al responsabile del carico del Committente, sotto bordo o presso lo smistamento bagagli qualora ne ricorra la necessità operativa.

17) CAPITOLATO TECNICO SAT – Art. 7.3 Nell'articolo 7.3 del capitolato tecnico SAT, si dice che il carico dei carrelli deve essere completato entro 5 minuti dalla chiusura volo del check-in; siamo a richiedere come il personale dell' appaltatore possa venire a conoscenza della chiusura del check-in ed in quali tempistiche rispetto all'effettiva chiusura definitiva. Inoltre siamo a richiedere se sia possibile sapere le tempistiche di apertura e chiusura del check-in per ogni singolo vettore.

In allegato riepilogo tempistiche attuali apertura/chiusura check-in principali Compagnie operanti su Pisa

ORARI APERTURA E CHIUSURA BANCHI CHECK-IN (espresso in minuti)		
VETTORE	orario APERTURA	orario CHIUSURA
AZ nazionali	-120	-25
AZ internaz.	-120	-40
BA	-180	-30
BV	-120	-45
FR	-180 / -120	-40
HV	-120	-40
LH	-120	-25
SL	-120	-30
TK	-180	-45
U2	-120	-40
VY	-120	-40
W6	-120	-40

stagionali		
4U	-120	-30
AY	-120	-40
DL	-180	-60
DY	-120	-45
LS	-120	-40
SK	-120	-40

18) CAPITOLATO TECNICO SAT – Art. 14 Nell’articolo 14 del capitolato tecnico SAT, si dice che tutto il personale utilizzato per il presente appalto, dovrà essere addestrato, a cura dell’ appaltatore, per le mansioni indicate; visto che il posizionamento e conduzione dei nastri trasportatori sono una nuova mansione presente nel capitolato rispetto al precedente, siamo a richiedere quale sia l’addestramento necessario e le tempistiche previste per tale formazione di tale mansione.

L’ addestramento prevede 3 ore di corso teorico con test finale + 10 prove on the job con verifica finale, in conformità con le specifiche previste dalla normativa vigente e le procedure di Compagnia.

19) CAPITOLATO TECNICO SAT – Art. 15 Nell’articolo 15 del capitolato tecnico SAT, si dice che con riguardo ai servizi di carico e scarico di bagagli / merce / posta, oggetto dell’appalto e descritti nel presente Capitolato Tecnico, la fonte ufficiale di consuntivazione del n° di bagagli o dei Kg merce/posta (25 Kg = 1 bagaglio) così come meglio indicato nella tabella offerta economica, è identificata nel “Giornale di Scalo”; siamo quindi a richiedere se il rapporto 25 Kg movimentati equivalenti ad un bagaglio, può essere considerato anche per la merce di compagnia caricata/scaricata da/per gli aeromobili.

Il rapporto 25 kg. movimentati equivalenti ad un bagaglio, è da considerarsi anche per la merce di Compagnia ad esclusione del vettore Ryanair, dove il rapporto da considerare è pari a 1 bagaglio ogni 50 kg di CO.MAT. Questo in virtù del fatto che parte della movimentazione della merce e del trasporto da/per l’A/M viene svolto dal Committente, con propri uomini e mezzi specifici.

20) CAPITOLATO SPECIALE D’APPALTO ADF – Art. 7.2.1.c.11 Nell’articolo 7.2.1c.11 del capitolato ADF, si dice che “ ... fermo restando l’impegno ad ottemperare senza deroghe e salvo impedimenti tecnici di forza maggiore, alle direttive ENAC Firenze – AdF sul Riconcilio bagaglio”; siamo a richiedere quali siano i dati da controllare per effettuare un corretto riconcilio bagagli allo smistamento bagagli in partenza, rispetto ai bagagli effettivamente smistati, chi ci fornisce tali dati e attraverso quale canale di comunicazione.

Durante tutto il ciclo di attività presso l’Aerea di Smistamento Bagagli (BHS), il Fornitore dovrà garantire il rispetto delle procedure di Sorting / Segregazione definiti dal Vettore/Compagnia Aerea. Prelievo dal nastro e allestimento sui carrelli in base a: Volo / Data / Orario / Destinazione / Priorità.

Ogni carrello (o ULD) dovrà essere identificato con un modulo prestampato recante 2 codici a barre che identificano Volo / Data / Orario / Destinazione, e il numero del Carrello.

Il Fornitore dovrà identificare i bagagli attraverso la lettura dell’etichetta apposta al momento della registrazione e quindi porlo sullo specifico Carrello. L’operazione comporta, oltre alla scelta da parte dell’Operatore tra quelli che circolano sul Nastro (Carosello BHS), la “lettura” del codice a barre dell’etichetta tramite apparato palmare. Il Lettore, adeguatamente predisposto, riconosce e conta i bagagli per ogni carrello confermando che è stato correttamente caricato. L’operatore dovrà contestualmente rimuovere una porzione adesiva dall’etichetta bagaglio e attaccarla al Foglio “bingo Card”.

La verifica visiva, la lettura del codice a barre e le etichette adesive, forniscono lo strumento quanto più preciso possibile per la preparazione del convoglio di Carrelli Bagagli pronti per il trasporto ed il carico nelle

stive. La documentazione, elettronica e cartacea, sarà lo strumento necessario alla certificazione del RICONCILIO BAGAGLI e l'eventuale risoluzione di problemi che si manifestasse sottobordo.

I sistemi e gli apparati elettronici, saranno forniti a cura di AdF che provvederà anche alla formazione del Trainer delegato dal Fornitore.”

21) CAPITOLATO SPECIALE D'APPALTO ADF – Art. 7.2.1.c.13 Nell'articolo 7.2.1.c.13 del capitolato ADF, si dice che “l'allestimento e smistamento bagagli dovrà avvenire in tempo utile per la partenza in orario....e comunque il bagaglio dovrà giungere sottobordo in tempo utile per completare le operazioni ...”; siamo a richiedere le tempistiche di apertura e chiusura del check-in per ogni singolo vettore ed inoltre cosa si intenda per tempo utile per completare le operazioni sottobordo.

Durante tutto il ciclo di attività presso l'Aerea di Smistamento Bagagli (BHS), il Fornitore dovrà garantire il rispetto delle procedure di Sorting / Segregazione definiti dal Vettore/Compagnia Aerea. Prelievo dal nastro e allestimento sui carrelli in base a: Volo / Data / Orario / Destinazione / Priorità.

Ogni carrello (o ULD) dovrà essere identificato con un modulo prestampato recante 2 codici a barre che identificano Volo / Data / Orario / Destinazione, e il numero del Carrello.

Il Fornitore dovrà identificare i bagagli attraverso la lettura dell'etichetta apposta al momento della registrazione e quindi porlo sullo specifico Carrello. L'operazione comporta, oltre alla scelta da parte dell'Operatore tra quelli che circolano sul Nastro (Carosello BHS), la “lettura” del codice a barre dell'etichetta tramite apparato palmare. Il Lettore, adeguatamente predisposto, riconosce e conta i bagagli per ogni carrello confermando che è stato correttamente caricato. L'operatore dovrà contestualmente rimuovere una porzione adesiva dall'etichetta bagaglio e attaccarla al Foglio “bingo Card”.

La verifica visiva, la lettura del codice a barre e le etichette adesive, forniscono lo strumento quanto più preciso possibile per la preparazione del convoglio di Carrelli Bagagli pronti per il trasporto ed il carico nelle stive. La documentazione, elettronica e cartacea, sarà lo strumento necessario alla certificazione del RICONCILIO BAGAGLI e l'eventuale risoluzione di problemi che si manifestasse sottobordo.

I sistemi e gli apparati elettronici, saranno forniti a cura di AdF che provvederà anche alla formazione del Trainer delegato dal Fornitore.

22) CAPITOLATO SPECIALE D'APPALTO ADF – Art. 7.2.1.c.14 Nell'articolo 7.2.1.c.14 del capitolato ADF, si parla di “bagaglio LAST MINUTE”; siamo quindi a richiedere cosa si intenda per bagaglio LAST MINUTE e quali siano le tempistiche previste di accettazione di tale bagaglio al check in, prima dell'effettiva partenza del volo.

Parte del quesito trova risposta nel punto 14 del presente documento.

Pur non essendovi restrizione procedurale sui tempi di accettazione/lavorazione del bagaglio (un collo può scendere accidentalmente dopo la partenza di un volo e deve comunque essere lavorato in base a quanto previsto nel capitolato e nelle procedure operative determinate da ogni singolo vettore) si stabilisce che i bagagli accettati fuori tempo limite (20' - 30' prima dell'orario schedulato di partenza) può essere facilmente identificato attraverso una etichetta di colore giallo recante la scritta LAST MINUTE.

Il personale in servizio potrà e dovrà identificare questa tipologia di bagaglio e procedere con la massima priorità (1. Riconcilio 2. Carico su carrello dedicato 3. Pronto al prelievo).

23) CAPITOLATO SPECIALE D'APPALTO ADF – Art. 7.2.1.d.11 Nell'articolo 7.2.1.d.11 del capitolato ADF, si dice che “ la presenza di bagaglio in transito deve essere tempestivamente comunicata al Capo Turno Airside che provvederà al ritiro ed al trasporto, garantendo la consegna presso il volo in prosecuzione”; siamo quindi a richiedere se è previsto un avviso o una comunicazione per l'eventuale presenza di bagagli in transito o se ogni volta deve essere controllata ogni singola etichetta per cercare eventuali transiti.

Lo Standard dello Scalo di Firenze, non prevede un numero significativo di bagagli in prosecuzione per i quali è previsto il trasporto bord to board (Transito o transito Short Connection). Se un Vettore dovesse inviare bagagli di questa natura, allora:

1. Comunicazione e Certificazione pervenuta con la documentazione (LDM PSM Sita) In questo caso il Personale AdF, informato del carico particolare in arrivo, informa tempestivamente il Fornitore che potrà identificare e mettere a disposizione di AdF i colli da trasferire.
2. Mancata comunicazione, il bagaglio viene identificato dal personale preposto alla riconsegna e/o dagli addetti Lost And Found.

Indipendentemente dallo standard e l'esiguità dei casi, il Personale assegnato dal Fornitore sarà tenuto a verificare le etichette del bagaglio in arrivo durante la riconsegna. Questa verifica, fondamentalmente concentrata all'etichetta e quindi a DESTINAZIONE FLR e VOLO , è necessaria per collocare il bagaglio sul nastro dedicato tra i tre disponibili nell'aerea nastri arrivo.

24) CAPITOLATO SPECIALE D'APPALTO ADF – Art. 7.1.3 Nell'articolo 7.1.3 del capitolato ADF, si dice che "tutte le operazioni... dovranno essere svolte nel rispetto di quanto previsto dall'allegato 2 ... "; siamo quindi a richiedere quali siano, mediamente, i tempi di posizionamento delle attrezzature necessarie allo sbarco dei passeggeri dall'aeromobile, e di conseguenza, dopo quanti minuti mediamente, possa iniziare le operazioni di pulizia dell'aeromobile dal momento di blocco dell'aeromobile.

Per poter coprire correttamente il servizio di Pulizie di Bordo, il responsabile presso lo Scalo dovrà considerare i seguenti dati:

1. STA ovvero orario schedato di arrivo
2. ETA ovvero orario stimato di arrivo

Lo STA è fissato nel TIME TABLE che viene aggiornato su base stagionale e comunque è confermato con 24 ore di anticipo. Il Team di Pulizia deve essere pronto a salire sull'aeromobile ad STA + 5 minuti.

Lo Stimato ETA, varia in base al tempo reale di atterraggio previsto e viene confermato circa una ora prima dell'atterraggio; ovvero al momento del decollo dallo scalo di provenienza.

Il Fornitore potrà essere aggiornato tramite il sistema di scalo (monitor arrivi) che viene regolarmente aggiornato in base ai parametri di cui sopra. Il Fornitore potrà altresì accedere ai dati Schedulati e Stimati, contattando il Settore Operativo AdF (Centraggio e/o Capoturno).

Pertanto : STA e/o ETA + 5 minuti è il tempo per permettere al personale di Pulizia di salire a bordo.

Caso particolare: PRM (assistenza sedia a rotelle o invalidi) in arrivo.

In questo caso, l'aeromobile potrà essere disponibile dopo 10 minuti dall'arrivo. STA/ETA + 10' circa.

Il Ramp Agent, coordinatore del volo, informerà il team pulizie regolando i tempi di esecuzione del servizio.

25) Con riferimento alla procedura di gara e con particolare riferimento ai seguenti punti del Disciplinare di gara:

- Oggetto dell'appalto
- Modalità di presentazione dell'offerta
- Procedura di gara e di aggiudicazione

E rispetto alle modalità di partecipazione ai 3 lotti si chiede cortesemente di confermare la correttezza o meno dei seguenti esempi:

Caso 1: L'impresa A partecipa singolarmente al lotto (P), singolarmente al lotto (F) e sempre singolarmente al lotto (P+F).

Caso 2: L'impresa A partecipa singolarmente al lotto (P), singolarmente al lotto (F) ed in ATI con l'impresa B al lotto (P+F)

Caso 3: L'impresa A partecipa singolarmente (P), in ATI con l'impresa B al lotto (F) ed in ATI con l'impresa B al lotto (P+F)

Caso 4: L'impresa A partecipa singolarmente al lotto (P), in ATI con l'impresa B al lotto (F) ed in ATI con l'impresa C al lotto (P+F)

I Lotti vanno considerati separatamente, per cui le partecipazioni evidenziate nel quesito sono consentite.

26) Con riferimento al punto b) di cui a pag. 17 del Disciplinare di gara che recita: “la somma dei migliori punteggi ottenuti, separatamente, sull’elemento qualitativo e sull’elemento economico nell’offerta formulata sullo scalo di Pisa (Lotto P) e sullo scalo di Firenze (Lotto F)” si chiede se il termine “separatamente” si riferisce ai punteggi complessivi (qualitativo + economico) del lotto P e (qualitativo + economico) del lotto F, ovvero se invece possa riferirsi al miglior punteggio qualitativo di uno dei due lotti singoli, sommato al miglior punteggio economico sempre di uno dei due lotti singoli valutati, appunto, separatamente e quindi al limite ottenuti da offerte diverse.

No, ci si riferisce ai punteggi complessivi (qualitativo + economico).