



## COMANDO GENERALE DELLA GUARDIA DI FINANZA

Direzione Approvvigionamenti – Servizio Contratti  
III Sezione

Viale XXI Aprile, n. 51 - 00162 Roma  
Sito Internet: [www.gdf.gov.it](http://www.gdf.gov.it)

**OGGETTO:** Procedura aperta con criterio di aggiudicazione dell’offerta economicamente più vantaggiosa individuata sulla base del miglior rapporto qualità/prezzo, ai sensi degli artt. 60 e 95 del D.Lgs. n. 50/2016, per la fornitura di unità navali tipo “OFFSHORE PATROL VESSEL (OPV)”, estensione della garanzia per 36 mesi o 3600 ore di moto e quota carburante per singola unità navale. CIG: 8064542E93; CUP: G59E19000310007.

### FAQ 3

In relazione alla gara in oggetto, un operatore economico ha avanzato le seguenti richieste:

- 1) *Al para A.3 della specifica tecnica, pag. 12/159, viene richiesto che la nave sia dotata della notazione aggiuntiva “Green Plus (Y)”.  
E’ accettabile il “Green Plus Mil” considerata la tipologia di mezzo?*
- 2) *Al para B.6.3 della specifica tecnica, pag. 22/159, viene richiesto di valutare la manovrabilità della nave a 10, 18 e 22 nodi a pieno carico. Le tabelle successive riportano però dei parametri riferiti alla velocità corrispondente all’85% dell’MCR ed a 3 nodi.  
E’ accettabile sottoporre valutazioni alla velocità all’85% dell’MCR ed a una velocità di pattugliamento di 13 nodi?*
- 3) *La specifica tecnica, in merito alla protezione incendi, prescrive quanto segue:*
  - a) *Impiego di materiali non combustibile per le suddivisioni interne al para G.1*
  - b) *Sistema di rilevazione incendi ed allarme al para. F.2.6*
  - c) *Sistema ad acqua nebulizzata negli alloggi al para. F.2.3*
  - d) *Sistema a schiuma con F500 alle stazioni antincendio.*

*I regolamenti RINA FPV e RINA MIL (rispettivamente alla Parte C, Cap.4, Sez.6,1.2.1 e alla Sez. 6 del RINAMIL) non chiedono di soddisfare i punti b), c) e d) quando il punto a) sia soddisfatto.*

*Viene inoltre richiesta la protezione antincendio per i locali tecnici a mezzo di gas inerte (Novec) ed a schiuma al para. F.2.2*

*Sarebbe accettabile l’eliminazione del sistema ad acqua nebulizzata per gli alloggi?*

*In subordine sarebbe possibile proporre un sistema ad acqua nebulizzata ANCHE per i locali tecnici?*

*Si avrebbe il vantaggio di un unico tipo di sistema antincendio sia per le macchine che per gli alloggi e conseguente razionalizzazione degli impianti e semplificazione della gestione e della manutenzione.*

- 4) Al para B.6.6.b, pag. 23/159 della specifica tecnica, viene richiesto di dedicare spazi per viveri ed acqua dolce per 38 persone per missioni fino a 15 giorni.

*Al para G.9.3, pag. 64/159 della specifica tecnica, viene richiesta una capacità delle casse di acqua dolce considerando 10 giorni di autonomia.*

*Vi preghiamo chiarire se è richiesta una permanenza in mare di 10 o di 15 giorni.*

- 5) Al para D.9, pag. 37/159 della specifica tecnica, si riporta quanto segue:

*Il sistema potrà essere integrato con gli analoghi relativi all'automazione dell'Impianto Elettrico e Impianti Ausiliari Scafo e sicurezza.*

*La frase sembra essere mancante di un termine dopo "analoghi". Si prega chiarire.*

- 6) Al para E.1 della specifica tecnica, pag. 38/159, viene richiesta, tra le altre, una rete di distribuzione elettrica trifase a 400 Vac (a 50 o 60 Hz).

*Vi preghiamo di valutare ed eventualmente confermare la proposta di dividere la sezione degli utenti trifase in due parti come segue:*

a) *una prima rete in cui si alimentano le utenze maggiori trifasi come ad esempio i motori elettrici di propulsione, i bow-thrusters, l'aria condizionata e qualche altra eventuale grossa utenza, ad una tensione maggiore di 400 Vac ma comunque ampiamente al di sotto del limite dell'alta tensione stabilito dai regolamenti applicabili a 1000 V*

b) *una seconda rete a 400 Vac per tutte le altre utenze trifasi*

*In questa maniera avremmo una razionalizzazione dell'impianto attraverso una riduzione degli ingombri e dei pesi dei componenti dovuta alle ridotte correnti in gioco e quindi una maggiore semplicità e spazi per la manutenzione.*

- 7) Al para G.4.13, pag. 61/159 della specifica tecnica, sono richiesti 3 **accessi alla sovrastruttura dal ponte di coperta** di cui uno a poppa e due laterali.

*Vi preghiamo valutare l'accettabilità che i due accessi laterali avvengano da un ponte di ordine appena superiore a quello di coperta.*

- 8) Para J.3.1. della specifica tecnica, pag. 112/159: si prega voler chiarire se i battelli, previsti per un equipaggio di 8 persone incluso il timoniere, debbano poter trasportare effettivamente ulteriori 10 persone oltre l'equipaggio stesso, quindi per un totale di 18 persone a bordo, o se la massima capacità sia di 10 persone divise in 8 di equipaggio e 2 trasportati.

- 9) Al para K.2 della specifica tecnica, pag. 115/159 viene chiesto di considerare un possibile incremento del 5% del peso per aggiunte e/o modifiche richieste dall'Amministrazione che "non dovranno compromettere le prestazioni dell'unità".

*Considerato che su unità di queste dimensioni il 5% può valere anche 25/30 ton si prega chiarire se per "prestazioni" si intenda, oltre che la capacità della nave di sostenere questo maggior peso in termini di stabilità/robustezza, anche la ricaduta in termini di velocità/autonomia.*

*In tal caso, considerato peraltro che alla prova di stabilità questo extra peso dovrà essere adeguatamente simulato se non effettivamente installato, si chiede di valutarne una riduzione ad esempio all'1%.*

10) Al para L.1.3 della specifica tecnica, pag 117/159, si richiede che il partecipante alla gara sottoponga i risultati delle seguenti prove in vasca/tunnel di cavitazione:

- Rimorchio
- Autopropulsione
- Elica isolata/cavitazione
- Comportamento in moto ondoso

*A causa delle tempistiche che rendono molto arduo effettuare prove in vasca su un nuovo modello è possibile utilizzare i risultati delle medesime prove sopra elencate ma eseguite su uno scafo avente stessa forma di carena di quella in proposta e le cui dimensioni principali (Lwl, B, T) siano entro la tolleranza del +/-5%?*

*I risultati di queste prove sarebbero poi riportati alla nave proposta attraverso metodi di correlazione validati e riconosciuti dalla comunità scientifica.*

## **RISPOSTE**

1. SI.
2. NO. Le capacità di manovrabilità in trasferimento e pattugliamento dovranno essere verificate per la velocità all'85% dell'MCR, a 10, 18 e 22 nodi, come prescritto da specifica.
3. NO. I sistemi descritti dalla specifica rispondono alla necessità di disporre di sistemi antincendio idonei a fronteggiare varie tipologie di incendio in base alle caratteristiche dei locali e del materiale combustibile in essi presente.
4. Si conferma il dato di permanenza in mare fino a 15 giorni ed il dato di capacità delle casse di acqua dolce pari a 10 giorni di autonomia; in caso di missione di 15 giorni, il fabbisogno extra di acqua dolce sarà assicurato dalla produzione d'acqua dell'impianto dissalatore.
5. Il termine "analoghi" sottintende il sostantivo "sistemi".
6. SI. La proposta di alimentare a tensione superiore i maggiori utenti di bordo costituisce una soluzione progettuale tecnicamente accettabile.
7. SI. Nulla contro a che gli accessi laterali siano realizzati sul ponte superiore, purché il passaggio risulti comunque agevole ed in sicurezza.
8. Quanto riportato nella specifica rispecchia il requisito FRONTEX di capacità di trasporto di 10 naufraghi. Tenuto conto che in assetto "rescue" l'equipaggio è costituito al max. da 4 persone, la capacità massima di trasporto del RHIB è pari a 14 persone.
9. Un margine di 15/20 tonnellate per eventuali varianti in corso d'opera, in posizione non particolarmente elevata, risulta realistico per la tipologia di Unità. Tale extra peso non dovrà essere simulato in quanto compreso nel dislocamento di pieno carico contrattuale

e, pertanto, non dovrà compromettere i requisiti previsti di robustezza, stabilità, velocità e autonomia. Resta inteso che le suddette varianti saranno preventivamente concordate con il cantiere, valutandone correttamente l'impatto sul progetto nave.

10. SI. Come già riportato in risposta ad una precedente FAQ, purché il procedimento di correlazione tra prove al vero dell'unità simile e prestazioni dell'unità in progetto sia validato da un ente tecnico certificatore.