

REGIONE DEL VENETO



AZIENDA
Z E R O

U.O.C. CRAV

**PROCEDURA APERTA TELEMATICA PER L’AFFIDAMENTO DEL SERVIZIO DI ELISOCCORSO
NELLA REGIONE DEL VENETO**

* * * * *

Bozza CAPITOLATO TECNICO

INDICE

DEFINIZIONI	3
ART.1 OGGETTO DELL'APPALTO	5
ART. 2 DURATA CONTRATTUALE	5
ART. 3 AREA DI COMPETENZA, BASI OPERATIVE, RETE DI DESTINAZIONI E PRESTAZIONI GARANTITE DALLA DITTA AGGIUDICATARIA.....	6
ART. 4 INCREMENTO DELLE BASI ED ESIGENZE STRAORDINARIE	8
ART. 5 PRESTAZIONI SANITARIE.....	9
ART. 6 MODALITÀ DI SVOLGIMENTO DEL SERVIZIO	9
ART. 7 LEGISLAZIONE APPLICABILE.....	11
ART. 8 GESTIONE DEL SERVIZIO	12
ART. 9 OBBLIGHI DELLA DITTA.....	14
ART. 10 CARATTERISTICHE TECNICHE E PRESTAZIONI DEGLI ELICOTTERI TITOLARI E SOSTITUTIVI GENERALI E PER PROFILI DI MISSIONE.....	14
ART. 11 CABINA	19
ART. 12 IMPIANTI RADIO DI BORDO e APPARECCHIATURE PER COMUNICAZIONI	19
ART. 13 LIVREA.....	21
ART. 14 ALLESTIMENTO SANITARIO DEGLI ELICOTTERI	21
ART. 15 REQUISITI DEI CONCORRENTI - LICENZE ED AUTORIZZAZIONI	22
ART. 16 EQUIPAGGIO.....	23
ART. 17 REQUISITI GENERALI DELL'EQUIPAGGIO DI CONDOTTA	24
ART. 18 REQUISITI DEI PILOTI/COPILOTI.....	24
ART. 19 MEMBRO DI EQUIPAGGIO HEMS/HHO	25
ART. 20 MANUTENZIONE DEGLI ELICOTTERI	26
ART. 21 STATO OPERATIVO E RIPRISTINO DEL SERVIZIO	27
ART. 22 ADDESTRAMENTO DEL PERSONALE SANITARIO E DI SOCCORSO.....	27
ART. 23 UNIFORMI DI SERVIZIO	28
ART. 24 ASSICURAZIONI.....	29
ART. 28 <i>DETERMINAZIONE DEL PREZZO</i>	30

DEFINIZIONI

Le voci in glossario si riferiscono ai termini tecnici utilizzati esclusivamente in questo contesto per la stesura del presente Capitolato.

- Aeromobile:** elicottero adibito al servizio di elisoccorso; nel seguito verranno usate indistintamente le dizioni di “aeromobile” ed “elicottero”.
- Autorità Aeronautica:** Ente a cui competono per disposizioni di legge o regolamento la certificazione e la sorveglianza delle attività tecniche ed operative degli Operatori Aerei (in Italia Ente Nazionale per l'Aviazione Civile, in sigla ENAC).
- Aviosuperficie:** Area idonea alla partenza ed all'approdo di aeromobili, che non appartiene al demanio aeronautico.
- Azienda Zero:** Azienda incaricata all'espletamento della procedura di gara fino all'aggiudicazione.
- Aziende Contraenti:** Aziende Sanitarie presso le quali sarà svolto il Servizio e con le quali verranno stipulati i contratti (attualmente Azienda ULSS 1 Dolomiti, Azienda ULSS 2 Marca Trevigiana, Azienda Ospedaliera di Padova e Azienda Ospedaliera Universitaria Integrata di Verona).
- Base operativa HEMS:** struttura civile costituita da un'area di atterraggio e dalle strutture di supporto tecnico/operativo- logistico dove l'elicottero e i relativi membri d'equipaggio di condotta di missione e di assistenza a terra attendono le chiamate per l'intervento.
- Continuing Airworthiness Management Organization Post Holder (CAMO PH):** Direttore Tecnico della Ditta Aggiudicataria.
- Centrale Operativa:** Centrale Operativa 118 che dispone l'intervento dell'elicottero, stabilisce la tipologia della missione e coordina l'intervento. Nel testo è indicata anche come C.O.
- Crepuscolo civile:** Orario del sorgere e del tramonto del sole pubblicato sull'AIP (Aeronautical Information Publication), sez. Gen 2.7 edito da ENAV. Si distingue **crepuscolo civile serale** che comprende il periodo che intercorre tra il tramonto del Sole e l'istante in cui esso raggiunge la distanza zenitale di 96° (-6° dall'orizzonte), momento nel quale inizia il crepuscolo nautico dal **crepuscolo civile mattutino** che comprende il periodo che intercorre tra l'istante in cui il Sole raggiunge la distanza zenitale di 96° (-6° dall'orizzonte) e la sua levata.
- Destinazioni Sanitarie:** strutture ospedaliere o sanitarie individuate dalla Azienda Contraente quali centri di riferimento verso le quali viene di norma effettuato il trasporto.
- Ditta aggiudicataria:** impresa che si aggiudica l'appalto per la fornitura del servizio in oggetto di seguito indicata anche come ditta.
- Durata della missione di volo:** sommatoria dei periodi di volo necessari al completo svolgimento di una missione di volo.
- Eliambulanza:** elicottero attrezzato per il trasporto di infermi.
- Elicottero:** aeromobile ad ala rotante; nel seguito verranno usate indistintamente le dizioni di “elicottero” e “aeromobile”.
- Elisoccorso:** servizio di emergenza medica con elicottero (HEMS), comprensivo di servizio di operazioni speciali in ambiente ostile e di eliambulanza.
- Elisuperficie :** aviosuperficie destinata all'uso esclusivo degli elicotteri che non sia un eliporto.
- Equipaggio:** si distingue “**equipaggio di condotta**” (ovvero **Personale di volo:** piloti e/o membro di equipaggio HEMS forniti dalla Ditta aggiudicataria) e “**equipaggio di missione**” (ovvero **Personale sanitario:** medici ed infermieri dipendenti dal SSR, costituenti la componente membri di equipaggio di missione sanitario e **Personale tecnico:** tecnici ed operatori del CNSAS di cui alla legge 21.03.2001 n. 74 e s.m.i. e la legge regionale 11.05.2015 n. 11 e s.m.i. ed ai piani formativi nazionali e regionali ed altre figure riconosciute e idonee costituenti la componente passeggeri tecnici dell'equipaggio di missione).
- Flight Operation Post Holder (FOPH):** - Direttore Operativo dell'Ditta Aggiudicataria.
- Fuori servizio:** condizione di non operatività di un aeromobile dovuta a cause intrinseche al mezzo stesso (guasti, malfunzionamenti, ecc.), ovvero a particolari condizioni operative della base o del personale o metereologiche
- Giorni di servizio:** giorni consecutivi durante i quali l'equipaggio di condotta è in servizio presso la base, a prescindere dalla durata del turno di servizio durante un giorno locale

Helicopter Air Ambulance (HAA): Servizio di Eliambulanza. Trasporto di pazienti e/o materiali per cui l'urgenza non è elemento caratterizzante.

Helicopter Emergency Medical Service (HEMS): Servizio Medico di Emergenza con Elicotteri. Attività di volo con elicottero effettuato con lo scopo di facilitare l'assistenza medica di emergenza, dove è essenziale il trasporto rapido ed immediato di persone da soccorrere, attrezzature, sangue, organi, farmaci, etc..

Helicopter Hoist Operations (HHO): operazioni con verricello esterno.

Manutenzione: insieme di attività programmate e straordinarie necessarie a garantire la perfetta efficienza degli elicotteri e della base operativa.

Membro di equipaggio HEMS: membro dell'equipaggio di missione qualificato e addestrato dall'operatore approvato dall'Autorità Aeronautica la cui funzione principale è quella di assistere l'equipaggio di condotta durante la missione.

Missione di soccorso: attività di soccorso svolta dall'equipaggio dell'elicottero che è compresa dal momento della richiesta di intervento dichiarato dalla CO 118 al rientro in base operativa HEMS. Può essere a carattere **primario (missioni tipo a, b, e, h ed i** di cui all'art 1 del presente capitolato) o **secondario (missioni tipo c, d, f e g** di cui all'articolo 1 del presente capitolato).

Missione di soccorso diurna: Missione di soccorso svolta in orario compreso fra il crepuscolo civile mattutino e il crepuscolo civile serale del luogo di partenza e/o arrivo della missione.

Missione di soccorso notturna: Missione di soccorso svolta in orario compreso fra il crepuscolo civile serale e il crepuscolo civile mattutino del luogo di partenza e/o arrivo della missione.

Night Vision Imagine System (NVIS): operazioni notturne con ausilio di visori notturni.

Operazioni NVIS (Night Vision Imagine System): operazioni notturne con ausilio di visori notturni.

Operazioni di pre-volo: insieme delle attività svolte dal personale dell'Impresa aggiudicataria (controlli aeromobile, compilazione HTL e foglio di carico e centraggio, pianificazione, briefing) per preparare l'aeromobile alla missione.

Operazioni di post-volo: insieme delle attività svolte dal personale dell'Impresa aggiudicataria (controlli aeromobile, rifornimento, compilazione HTL, rapporti missione, ecc.) a seguito dell'esecuzione di una missione.

Periodo di volo: intervallo di tempo che intercorre tra l'accensione e lo spegnimento dei motori dell'elicottero.

Personale sanitario: medici ed infermieri dipendenti dal SSR, costituenti la componente membri di equipaggio di missione sanitario.

Personale tecnico: tecnici ed operatori del CNSAS di cui alla legge 21.03.2001 n. 74 e s.m.i. e la legge regionale 11.05.2015 n. 11 e s.m.i. e ai piani formativi nazionali e regionali ed altre figure riconosciute e idonee costituenti la componente passeggeri tecnici dell'equipaggio di missione.

Personale di volo: piloti e/o membro di equipaggio HEMS della Ditta aggiudicataria.

Servizio di elisoccorso: il complesso di attività, personale, mezzi, attrezzature, dotazioni e altre risorse utili a soddisfare i contenuti del presente Capitolato; nel seguito verrà anche indicato sinteticamente come "Servizio".

SUEM: Servizio Urgenza ed Emergenza Medica.

Tempo di servizio: periodo di tempo intercorrente tra la presentazione del personale di condotta alla base di stazionamento notturno dell'elicottero e la chiusura della base stessa. Nel tempo di servizio è compreso quello occorrente per l'espletamento di tutte le attività necessarie alla preparazione del volo e quello occorrente per le attività da espletarsi alla fine dell'attività di volo. È inoltre compreso il tempo necessario per l'apertura e la chiusura della base ove queste vengano effettuate dal personale di volo.

Tempo di Volo: Tempo trascorso in volo quale membro di un equipaggio di condotta, computato tra l'accensione e lo spegnimento dei motori dell'elicottero.

ART.1 OGGETTO DELL'APPALTO

Il presente Capitolato disciplina l'affidamento e l'esercizio del servizio di elisoccorso funzionalmente collegato ai mezzi del Servizio di Urgenza ed Emergenza Medica già operanti sul territorio e coordinato dalla Centrale Operativa competente per il territorio su cui ha sede ciascuna base, secondo i vigenti protocolli operativi ed in aderenza alle disposizioni della delibera della Giunta Regionale del Veneto n. 2293 del 29/06/1999 ed alle altre norme di Legge. In particolare per il Soccorso Alpino la Legge 21.03.2001 n. 74 e ss.mm.ii. e la Legge Regionale 11.05.2015 n. 11 e ss.mm.ii..

Oggetto dell'appalto è:

1. la fornitura ed il mantenimento in efficienza per ciascuna base di un elicottero attrezzato e del relativo supporto logistico per espletare i compiti indicati nel presente Capitolato;
2. l'effettuazione del servizio di elisoccorso attraverso l'impiego di personale di adeguata competenza ed esperienza di volo (piloti e membri HEMS/HHO) messo a disposizione dalla Ditta, in abbinamento al personale sanitario reso disponibile dalle Aziende contraenti ed al personale tecnico di elisoccorso appartenente al CNSAS per l'ambiente montano, l'ambiente ostile ed impervio.

Il Servizio dovrà essere garantito con elicotteri attivi tutti i giorni dell'anno presso ciascuna delle attuali basi HEMS messe a disposizione da ciascuna Azienda Contraente.

Gli interventi per i quali è previsto l'impiego dell'elicottero rientrano nelle categorie sotto elencate, in base alle definizioni di cui al Regolamento EASA 965/2012 e ss.mm.ii.:

- Servizio Medico d'Urgenza con Elicottero (HEMS);
- Volo air-ambulance (HAA).

Gli interventi previsti sono:

- a. soccorso medico extraospedaliero a pazienti con patologia traumatica e non, di qualsiasi origine, a rischio per la sopravvivenza;
- b. trasporto del paziente dal luogo in cui si è verificato l'evento al presidio ospedaliero più idoneo;
- c. trasferimenti di pazienti critici da ospedale ad ospedale;
- d. eventuale trasporto di neonati in incubatrice;
- e. soccorso e trasporto in caso di emergenze di massa;
- f. trasporto di forniture urgenti di farmaci, emoderivati e attrezzature sanitarie;
- g. trasporti urgenti ai fini di trapianto d'organi;
- h. soccorso rapido sulle spiagge del litorale veneto isole comprese;
- i. soccorso rapido sulle zone montane e pedemontane, negli ambienti ostili ed impervi e sui bacini lacustri del territorio della Regione Veneto, in collaborazione con il Corpo Nazionale Soccorso Alpino e Speleologico (C.N.S.A.S.) e secondo le procedure e con le dotazioni stabilite con lo stesso;
- j. ogni altro intervento connesso alle finalità di istituto.

ART. 2 DURATA CONTRATTUALE

I contratti avranno durata di 9 anni (108 mesi) a decorrere dalla data di effettivo inizio del Servizio che verrà convenzionalmente stabilito con le Aziende Contraenti all'atto della stipula del contratto.

La Ditta aggiudicataria, avrà l'obbligo di continuare il servizio alle condizioni convenute, per consentire la definizione delle procedure relative all'espletamento di una nuova gara e comunque, per un periodo non superiore a sei mesi dalla data di scadenza del contratto.

Le Aziende, previa autorizzazione della Regione Veneto, su apposita istruttoria condotta dall'Azienda Zero, si riservano la facoltà di recedere dal contratto allo scadere del 6° anno, ai sensi di quanto

previsto dall'articolo 1373 del codice civile, così come previsto dall'art. 21-sexies L.241/90, con preavviso di novanta giorni rispetto alla scadenza.

ART. 3 AREA DI COMPETENZA, BASI OPERATIVE, RETE DI DESTINAZIONI E PRESTAZIONI GARANTITE DALLA DITTA AGGIUDICATARIA

Le basi operative del Servizio sono attualmente ubicate presso:

- Il Presidio Ospedaliero di Pieve di Cadore dell'Azienda ULSS n° 1 Dolomiti;
- Il Presidio Ospedaliero "S. Maria dei Battuti" dell'Azienda ULSS n° 2 Marca Trevigiana;
- L'aeroporto "G. Allegri" di Padova - Azienda Ospedaliera di Padova;
- Ex Scuola americana presso Lungadige Attiraglio – Borgo Trento Azienda Ospedaliera Universitaria Integrata di Verona.

Ai fini della qualificazione di area, l'attività di ciascuna base interessa in via ordinaria, come disposto dalla delibera della Giunta Regionale del Veneto n. 2293 del 29/06/1999, i seguenti bacini di utenza:

- base di Pieve di Cadore: province di Belluno e Treviso;
- base di Treviso: province di Treviso, Belluno, Venezia e Vicenza;
- base di Padova: province di Padova, Vicenza, Rovigo, Venezia e Verona;
- base di Verona: province di Verona, Vicenza, Padova e Rovigo.

Tali bacini di utenza possono essere variati anche in corso di prestazione d'opera dalla Regione Veneto. Di tale eventuale variazione verrà data comunicazione alla ditta interessata con anticipo di almeno 90 giorni per consentire, ove necessario, la qualificazione di rotta, di area e di ruolo degli equipaggi delle basi interessate.

E' prevista la copertura del territorio delle altre province limitrofe, ad integrazione delle competenti strutture di elisoccorso; potranno essere richiesti anche voli in tutta la Regione Veneto, verso altre Regioni e fuori dai confini nazionali.

Ciascuna Azienda Sanitaria si riserva la facoltà di trasferire la propria base, nel corso della vigenza del contratto, presso altra sede idonea al Servizio. In questo caso gli oneri sono a carico della Ditta aggiudicataria per il primo spostamento. Eventuali spostamenti successivi saranno oggetto di negoziazione tra le parti.

Le elisuperfici delle principali destinazioni sanitarie sono riportate nell'allegato ...

La Regione Veneto si riserva di attivare ulteriori elisuperfici in corso di vigenza del contratto.

Entro la data di inizio del Servizio la Ditta dovrà aver inserito nel Manuale Operativo Parte C tutti i dati caratterizzanti le reti di destinazioni di cui sopra. La Ditta dovrà mantenere costantemente aggiornati nel Manuale Operativo Parte C tutti i dati caratterizzanti le elisuperfici delle destinazioni sanitarie riportate nell'allegato A.

L'equipaggio di condotta dovrà essere presente all'interno delle basi operative per tutta la durata dell'orario di servizio.

Strutture messe a disposizione della Ditta da parte delle Aziende Contraenti:

Le Aziende Sanitarie Contraenti mettono a disposizione basi operative HEMS approvate dall'ENAC le cui caratteristiche sono sommariamente riassunte di seguito:

Pieve di Cadore - Azienda Ulss n° 1 Dolomiti:

- locali idonei per l'operatività ed il riposo (ad es. sala briefing, sala per il riposo del personale e sala break) degli equipaggi presso la sede del SUEM;
- un hangar avente le dimensioni necessarie per lo hangaraggio dell'elicottero in servizio ;
- un impianto per il rifornimento dell'elicottero della capacità di lt. 7000.

Treviso - Azienda Ulss n° 2 Marca Trevigiana:

- locali idonei per l'operatività ed il riposo (ad es. sala briefing, sala per il riposo del personale e sala break) degli equipaggi presso la sede del SUEM;
- un hangar avente le dimensioni necessarie per lo hangaraggio dell'elicottero in servizio;
- un impianto per il rifornimento dell'elicottero della capacità di lt. 7000.

Padova - Azienda Ospedaliera di Padova:

- locali idonei per l'operatività ed il riposo (ad es. sala briefing, sala per il riposo del personale e sala break) degli equipaggi all'interno o in adiacenza dell'Aeroporto di Padova.

Verona - Azienda Ospedaliera Universitaria integrata:

- locali idonei per l'operatività ed il riposo (ad es. sala briefing, sala per il riposo del personale e sala break) degli equipaggi presso la ex Scuola Americana – Lungadige Attiraglio.

Tutte le elisuperfici gestite delle basi operative HEMS sono autorizzate dall'ENAC.

Oneri obbligatori a carico della Ditta:

Per ciascuna base la Ditta dovrà garantire, oltre a quanto indicato negli articoli del presente capitolato, le sottoelencate prestazioni aggiuntive, il cui costo dovrà essere ricompreso nell'offerta:

Base HEMS di Pieve di Cadore:

- il mantenimento di una scorta minima di carburante di almeno lt. 3000 utilizzabili, la gestione e la manutenzione ordinaria dell'impianto di rifornimento e l'osservanza delle norme di sicurezza ed antincendio ad esso relative;
- la gestione ai sensi del DM 01/02/2006 delle elisuperfici a servizio dell'ospedale di Belluno, Feltre e Cortina d'Ampezzo comprendente tutti gli interventi di manutenzione ordinaria per il mantenimento dell'efficienza dell'impianto;
- eventuali adeguamenti necessari dello hangar qualora le dimensioni fossero insufficienti ad ospitare l'elicottero proposto;
- una linea telefonica esterna per le proprie comunicazioni;
- una linea digitale wifi per le proprie comunicazioni;
- servizio antincendio della elisuperficie al servizio della base HEMS secondo il Regolamento Infrastrutture HEMS 2016.

Base HEMS di Treviso:

- il mantenimento di una scorta minima di carburante di almeno lt. 3000 utilizzabili, la gestione e la manutenzione ordinaria dell'impianto di rifornimento e l'osservanza delle norme di sicurezza ed antincendio ad esso relative;
- la gestione ai sensi del DM 01/02/2006 delle elisuperfici di Treviso e Oderzo, comprendente tutti gli interventi di manutenzione ordinaria per il mantenimento dell'efficienza dell'impianto.
- una linea telefonica esterna per le proprie comunicazioni;
- una linea digitale wifi per le proprie comunicazioni;
- servizio antincendio della elisuperficie al servizio della base HEMS secondo il Regolamento Infrastrutture HEMS 2016.

Base HEMS di Padova:

- I costi relativi alla fornitura di acqua ed energia elettrica ed agli arredi necessari per ciascun locale della base operativa;
- la gestione completa della sede operativa comprendente tutti gli interventi di manutenzione ordinaria per il mantenimento dell'efficienza;

- eventuali oneri aeroportuali relativi alla sosta ed all'operatività dell'aeromobile eventualmente imposti dalla Società di Gestione dell'Aeroporto;
- una linea telefonica esterna per le proprie comunicazioni;
- una linea digitale wifi per le proprie comunicazioni;
- servizio antincendio della elisuperficie in elevazione "Ospedali di Padova" secondo il Regolamento Infrastrutture HEMS 2016 (per questa deve essere garantito il servizio antincendio H24 con servizio di reperibilità dopo la scadenza delle Crepuscolo civile).

Base HEMS di Verona:

- il mantenimento in osservanza a tutte le relative disposizioni di legge di una scorta minima di carburante di almeno lt. 3000 utilizzabili, con mezzi forniti dalla Ditta;
- un hangar avente le dimensioni necessarie per l'hangaraggio dell'elicottero in servizio;
- la gestione ai sensi del DM 01/02/2006 dell'elisuperficie della base HEMS di Lungadige Attiraglio, comprendente tutti gli interventi di manutenzione ordinaria per il mantenimento dell'efficienza dell'impianto;
- una linea telefonica esterna per le proprie comunicazioni;
- una linea digitale wifi per le proprie comunicazioni;
- servizio antincendio delle elisuperfici al servizio della base HEMS secondo il Regolamento Infrastrutture HEMS 2016 (base HEMS Lungadige Attiraglio e elisuperficie in elevazione "Polo Confortini": per quest'ultima deve essere garantito il servizio antincendio H24 con servizio di reperibilità dopo la scadenza delle Crepuscolo civile).

Progetto di integrazione del sistema regionale di elisoccorso:

In considerazione della necessità che l'elisoccorso operi come un Servizio regionale, articolato in basi operative con competenze sovraprovinciali, il concorrente dovrà presentare in sede di offerta una dettagliata relazione tecnica che descriva quali iniziative sul piano organizzativo, formativo ed operativo intende adottare al fine di consentire la massima integrazione operativa tra le basi. Il progetto potrà comprendere servizi aggiuntivi come di seguito descritto a titolo esemplificativo:

- formazione CRM aeronautica (indicativamente 2 corsi annui per base HEMS);
- percorso formativo sui criteri di attivazione del Servizio HEMS per operatori di centrale (indicativamente 2 corsi annui per base HEMS);
- percorso di familiarizzazione per operatori dei mezzi di soccorso (indicativamente 2 corsi annui per base HEMS);
- percorsi di formazione nell'ambito della sicurezza e Fattore Umano (indicativamente 2 corsi annui per base HEMS);

il concorrente garantirà la copertura delle spese per l'organizzazione di questi corsi senza alcun ulteriore aggravio economico per le Aziende Sanitarie contraenti, concordando il calendario, i programmi e la composizione delle faculty dei corsi con il Direttore del SUEM dell'Azienda contraente. Inoltre, la Ditta contraente garantirà a proprie spese supervisione e supporto psicologico agli operatori della base di elisoccorso e della C.O. 118 a seguito di eventi critici di servizio, l'attuazione ed implementazione di un protocollo di valutazione psicoattitudinale del personale sanitario che afferisce alla base di elisoccorso

ART. 4 INCREMENTO DELLE BASI ED ESIGENZE STRAORDINARIE

La Regione Veneto in corso di vigenza di contratto potrà richiedere anche temporaneamente l'attivazione di un quinto polo di elisoccorso, con sede da determinare, con obbligo per la Ditta di stipulare il relativo contratto con l'Azienda Sanitaria individuata dalla Regione stessa e di attivare il Servizio entro 180 giorni dalla richiesta, comprensivo di tutte le infrastrutture necessarie per l'espletamento dello stesso.

Le caratteristiche e le prestazioni dell'aeromobile impiegato dalla Ditta presso la nuova base dovranno essere non inferiori rispetto a quelle dell'elicottero in servizio presso la base con il profilo di missione corrispondente.

Il personale impiegato dalla Ditta dovrà rispondere ai requisiti di cui agli articoli 17 e 18. Le spese per la qualificazione di rotta, di area e di ruolo si intendono comprese nei corrispettivi di cui al successivo capoverso.

L'Azienda Sanitaria contraente riconoscerà alla Ditta lo stesso corrispettivo fisso mensile e la stessa quota oraria di aggiudicazione, vigenti al momento della stipula del nuovo contratto e relativi alla base il cui profilo di missione riportato nel presente capitolato per le basi già esistenti (art. 9) corrisponderà al profilo di missione individuato dalla Regione per il nuovo polo.

In caso di esigenze straordinarie e temporanee, su richiesta di una delle Aziende contraenti, l'elicottero operativo assegnato a ciascuna Base HEMS dovrà essere dislocato in un sito alternativo a quello sopra indicato.

In caso di esigenze straordinarie sul territorio regionale la Ditta, su richiesta di una delle Aziende contraenti approvata preventivamente dalla Regione Veneto, è tenuta a mettere a disposizione del Servizio uno degli elicotteri presentati come sostitutivi, per un massimo di 3 volte l'anno, ciascuna per un tempo massimo di 3 giorni consecutivi per il tempo massimo di servizio consentito dalle norme in vigore. La richiesta sarà comunicata alla Ditta dal Responsabile della base HEMS che utilizzerà il Servizio, previa autorizzazione della Regione Veneto, con un anticipo minimo di trenta giorni.

Per tale Servizio l'Azienda Sanitaria corrisponderà alla Ditta esclusivamente il corrispettivo delle ore di volo effettivamente svolte per tale attività, che verranno retribuite alla stessa tariffa delle ore di volo dell'elicottero titolare del Servizio per il quale l'elicottero utilizzato è stato indicato come sostitutivo in sede di offerta.

ART. 5 PRESTAZIONI SANITARIE

Le Aziende Contraenti, previa autorizzazione regionale, potranno chiedere alla Ditta aggiudicataria di garantire anche prestazioni sanitarie (mediche e/o infermieristiche).

Tali prestazioni non sono oggetto del presente appalto e quindi non saranno prese in considerazione ai fini dell'aggiudicazione.

Le prestazioni eventualmente richieste dalle Aziende Contraenti saranno oggetto di specifica contrattazione con la Ditta Aggiudicataria.

ART. 6 MODALITÀ DI SVOLGIMENTO DEL SERVIZIO

La Ditta ha l'obbligo di garantire il Servizio secondo quanto previsto dalla vigente normativa in materia di servizi pubblici essenziali, tenuto conto che ciascuna base è al servizio di uno specifico ed autonomo bacino di utenza.

a. Servizio diurno

Il Servizio verrà effettuato di norma dalle ore 8 al tramonto di tutti i giorni dell'anno, secondo la tabella degli orari giornalieri corrispondenti al crepuscolo civile dell'aeroporto competente per ciascuna base, per un tempo giornaliero di servizio secondo la normativa vigente. La Direzione del SUEM di ciascuna Azienda Contraente ha facoltà di modificare l'orario di servizio, anche differenziandolo tra le basi, fatto salvo il limite stabilito dalle vigenti normative ENAC riguardo al tempo massimo giornaliero di servizio.

Durante il periodo invernale in cui l'orario di servizio è inferiore alle 12 ore è facoltà della Direzione del SUEM di ciascuna Azienda Contraente richiedere l'allungamento dell'orario di servizio fino al raggiungimento delle 12 ore mantenendo lo stesso equipaggio diurno e senza l'interruzione di servizio (modalità volo notturno single pilot NVG), secondo quanto definito nel Regolamento UE 965/2012 SPA.HERMS.130 (e) (2) (ii).

L'equipaggio di condotta in turno dovrà alloggiare a partire dalla notte precedente il primo dei giorni di servizio e per tutta la durata degli stessi all'interno del comune dove ha sede la base HEMS. L'Azienda Contraente potrà autorizzare l'equipaggio ad alloggiare in una località diversa.

L'elicottero dovrà stazionare per tutta la durata del Servizio presso la base operativa, salvo diverse e motivate disposizioni operative della Direzione del SUEM.

Su richiesta della C.O. l'equipaggio dovrà essere a bordo dell'elicottero ed essere pronto all'accensione dei motori in un tempo massimo di 3 minuti, compatibilmente con le estemporanee condizioni che, per motivi operativi e di sicurezza, possono incidere sui tempi di attivazione della missione e comunque salvo i casi in cui la predisposizione della missione non sia di particolare complessità e le operazioni di verifica delle condizioni operative e meteo, di controllo e di pianificazione non richiedano un tempo maggiore.

L'elicottero dovrà decollare nel più breve tempo possibile dopo aver attuato le procedure ed i controlli richiesti dal Flight Manual e dal Manuale delle Operazioni entro 10 minuti dalla richiesta della C.O.

I decolli che avvengono con tempi superiori a quelli necessari per il corretto avviamento ed esecuzione dei controlli pre-volo, comprensivi dei 3 minuti sopra indicati, quando ingiustificati, verranno segnalati dalla C.O. all'Azienda contraente per le valutazioni relative ai problemi operativi, alle eventuali responsabilità ed all'applicazione di penali.

Qualora l'Azienda Contraente riconosca che si tratti di ritardi ingiustificati e la cui responsabilità è a carico della Ditta aggiudicataria, dopo tre episodi nell'arco di sei mesi, verrà applicata una penale pari a € 1.000,00 per ogni ulteriore episodio con il limite stabilito dall'art. 113 bis comma 2.

Nel caso in cui una richiesta di intervento, avvenuta prima del crepuscolo civile serale, comporti un prolungamento di attività oltre il crepuscolo stesso, l'aeromobile è considerato in servizio fino al momento in cui rientra alla base di appartenenza (spegnimento dei motori) ovvero sino al momento in cui spegne i motori in altro sito per non riattivarsi fino al giorno dopo.

Fatte salve le avverse condizioni meteo, devono essere soddisfatte tutte le richieste di intervento primario che pervengano entro il crepuscolo civile serale.

Le richieste di missione di soccorso secondaria per trasferimenti di pazienti critici da ospedale ad ospedale dovranno essere accettate se l'orario stimato di arrivo alla struttura sanitaria ricevente è compatibile con il rispetto delle vigenti normative dell'ENAC in materia di tempo massimo di volo e/o di servizio del personale di condotta, fatto salvo quanto previsto dal Regolamento FTL HEMS nei casi in cui la mancata esecuzione del trasporto possa comportare un pericolo per la sopravvivenza del paziente non altrimenti evitabile, secondo quanto certificato dal medico responsabile del SUEM.

Nel caso in cui l'effettuazione di missioni di soccorso primarie o secondarie richieste allo scadere dell'orario di servizio, comporti lo stazionamento dell'elicottero fuori dalla propria base di residenza, ove non siano disponibili idonee aree recintate e sorvegliate, la Ditta dovrà provvedere alla sorveglianza dell'aeromobile durante la sosta con proprio personale o mediante la stipula di convenzioni con agenzie di vigilanza operanti sul territorio regionale.

Nel caso in cui l'elicottero sia costretto a sostare, per condizioni sfavorevoli o in caso di trasferimenti in sedi ospedaliere lontane che avvengano in orari prossimi al crepuscolo civile serale, in siti diversi dalla base di pertinenza, l'aeromobile dovrà essere riportato alla suddetta base entro l'orario prestabilito per l'inizio del Servizio del giorno successivo, sempre che esistano condizioni meteo favorevoli. Per tali casi il personale della Ditta è considerato in servizio dal momento in cui si presenta presso la sede

esterna per preparare il mezzo e pianificare la missione per il volo di rientro; l'elicottero è considerato in servizio dal momento in cui accende i motori per effettuare il volo di ritorno alla base di appartenenza o verso altra destinazione indicata dalla C.O., sino all'orario normale di attivazione del Servizio.

L'annotazione del tempo di volo sarà a cura del pilota e dovrà corrispondere a quanto riportato sul Quaderno Tecnico di Bordo (HTL).

Nell'espletamento della missione, quando a terra, il pilota provvederà allo spegnimento dei motori a meno che le condizioni di sicurezza impongano diversamente ed a meno di specifica richiesta del medico di bordo.

b. Servizio H24 (opzionale)

La Ditta aggiudicataria dovrà prevedere, per le basi che venissero identificate dalla Regione Veneto, lo svolgimento del servizio H24, quindi anche nelle ore notturne nel rispetto delle vigenti normative ENAC, per tutti i giorni dell'anno.

Le Aziende identificate, sulla base della programmazione regionale, hanno facoltà di richiedere in qualsiasi momento l'attivazione del servizio notturno, con l'obbligo per la Ditta di iniziare il servizio stesso entro 120 (centoventi) giorni dal ricevimento della richiesta.

Tale servizio potrà essere continuativo (365gg/anno) o stagionale (per un periodo comunque non inferiore a tre mesi/anno) e dovrà rispettare la normativa per l'attività HEMS notturna. Nel caso di servizio continuativo l'equipaggio di condotta, per le operazioni notturne, dovrà essere composto da due piloti e membro di equipaggio HHO in modalità NVG.

In caso di richiesta di intervento notturno il tempo intercorrente tra l'allarme ed il decollo non dovrà normalmente essere superiore a 30 (trenta) minuti per missioni definite Air Ambulance; in caso di interventi HEMS, il decollo dovrà avvenire nel più breve tempo possibile, compatibilmente con la pianificazione del volo.

La segnalazione di decolli che avvengono oltre i tempi sopra indicati, quando ingiustificati, verranno comunicati dalla C.O. all'Azienda contraente per le valutazioni relative ai problemi operativi, alle eventuali responsabilità ed all'applicazione di penali.

Qualora l'Azienda Contraente riconosca che si tratti di ritardi ingiustificati e la cui responsabilità è a carico della Ditta aggiudicataria, dopo tre episodi nell'arco di sei mesi, verrà applicata una penale pari a € 1.000,00 per ogni ulteriore episodio con il limite stabilito dall'art. 113 bis comma 2.

Il giudizio sulla fattibilità della missione, ovvero sulla sussistenza delle condizioni operative, meteorologiche e di visibilità che consentano il volo compete esclusivamente al pilota in comando in servizio.

Per tale Servizio l'Azienda Sanitaria corrisponderà alla Ditta il corrispettivo fisso aumentato del **30%**. Le ore di volo effettivamente svolte per tale attività verranno retribuite alla stessa tariffa delle ore di volo diurno.

ART. 7 LEGISLAZIONE APPLICABILE

Oltre alle norme citate nel presente capitolato, devono essere osservate le disposizioni di cui alla deliberazione della Giunta Regionale del Veneto n. 2293 del 29/06/1999.

Ove applicabili devono essere osservate le disposizioni contenute in:

- Commission Regulation (EU) No 965/2012 on air operations e suoi aggiornamenti successivi
- Commission Regulation (EU) No 1321/2014 per la navigabilità continua e suoi aggiornamenti successivi

- Commission Regulation (EU) No 748/2012 per la navigabilità iniziale e suoi aggiornamenti successivi
- Regolamento Enac sull'impiego, sui limiti dei tempi di volo e di servizio e requisiti di riposo per l'equipaggio di condotta degli elicotteri adibiti per il servizio medico di emergenza ed. 2 rev. 1 del 24 marzo 2017
- Regolamento Enac 'Infrastrutture a Servizio delle attività Hems' Ed, 1 del 22 dicembre 2016
- Circolare Enac APT 36 'Avio-Idro-Elisuperfici: Gestione e autorizzazione' 30 ottobre 2013
- Regolamento Enac 'Costruzione ed esercizio degli eliporti' Ed. 1 del 20 ottobre 2011 come modificato dalla Disposizione 71 /DG
- D.M. 1.2.2006. Norme di attuazione della legge 2 aprile 1968, n. 518, concernente la liberalizzazione dell'uso delle aree di atterraggio.
- tutte le norme nazionali italiane che regolamentano l'attività oggetto del Capitolato Tecnico ancorché non citate nel presente documento.

La Ditta aggiudicataria dovrà adeguarsi a sue spese, dal punto di vista tecnico ed operativo, alle norme che regolano l'attività di HEMS, HAA.

Dovrà inoltre uniformarsi a proprie spese ad ogni ulteriore futura disposizione che venisse emanata dagli organi competenti, ed applicabile al Servizio oggetto del presente capitolato speciale, fatto salvo quanto previsto dal Codice Civile in tema di risoluzione per eccessiva onerosità.

ART. 8 GESTIONE DEL SERVIZIO

La Ditta aggiudicataria è tenuta a fornire capacità organizzativa, forza lavoro, attrezzature, materiali e supporti logistici nel pieno rispetto degli standard di settore riconosciuti, delle normative internazionali, delle leggi e dei regolamenti nazionali e locali presenti e futuri.

La Ditta aggiudicataria dovrà fornire personale con la competenza gestionale idonea a garantire una soddisfacente esecuzione del Servizio, attraverso lo svolgimento delle seguenti attività:

1. **Controllo del lavoro.** La Ditta aggiudicataria dovrà implementare ogni necessaria procedura di controllo per assicurare il completamento nei tempi e nei modi indicati, delle attività che sarà tenuta a svolgere; inoltre dovrà pianificare e programmare il lavoro e l'impiego di risorse necessarie a mantenere la continuità del Servizio adottando i criteri di sicurezza più idonei.
2. **Predisposizione di moduli di controllo del lavoro.** Ogni attività svolta nell'ambito del contratto dovrà essere documentata approntando una modulistica opportuna, da sottoporre all'approvazione delle Aziende contraenti al momento della stipula del contratto.
3. **Obbligo di notifica all'Azienda Contraente di eventi o situazioni che possano limitare o inibire la corretta prestazione del Servizio.** La ditta Aggiudicataria ha l'obbligo di notificare immediatamente alla Direzione del SUEM di ciascuna Azienda Contraente ogni evento e situazione che possa limitare o inibire la corretta prestazione del Servizio. In caso di mancata notifica potrà essere applicata una penale da un minimo di 0,3 per mille/giorno ad un massimo di 1 per mille/giorno dell'ammontare netto contrattuale con il limite stabilito dall'art. 113 bis comma 2 a decorrere dal giorno in cui si è venuta a creare la situazione che limita o inibisce la corretta esecuzione del contratto. E' facoltà delle Aziende Contraenti comminare la penale, entro i limiti sopra fissati, avendo riguardo alla gravità della situazione creatasi a seguito dell'omissione.
4. **Istituzione di una biblioteca tecnico-operativa.** La Ditta aggiudicataria dovrà creare e mantenere aggiornata presso ciascuna base HEMS, gestita a cura della stessa Ditta ed aperta al personale sanitario ed al personale CNSAS, individuati dal Direttore del SUEM, una biblioteca contenente la documentazione tecnico-operativa e l'eventuale strumentazione di supporto alle attività previste nel contratto. Tale documentazione deve comprendere, tra l'altro, carte di navigazione, manuali relativi all'elicottero in linea di volo ed a quello di riserva, normativa e modulistica operativa, strumenti per la pianificazione dei voli, raccolta delle

documentazioni relative all'elisuperficie a servizio della base operativa HEMS con schede tecniche e monografiche degli impianti fissi e mobili affidati alla Ditta, raccolta della documentazione tecnica dell'elicottero in linea di volo e documentazione ufficiale comprovante la sua manutenzione, prescrizioni di aeronavigabilità e S.B., raccolta completa delle leggi e delle normative tecniche, relative alla navigazione aerea ed ai servizi oggetto del contratto, piani di sicurezza, documentazione di controllo della qualità, ecc.

In caso di mancata o incompleta predisposizione di quanto enunciato al capoverso precedente potrà essere applicata dalle Aziende Contraenti una penale di € 200,00/giorno per ogni giorno di inosservanza anche parziale agli obblighi indicati.

5. **Registrazioni e rapporti.** La Ditta aggiudicataria dovrà conservare registrazioni relative, allo svolgimento dei servizi e delle operazioni di manutenzione, al fine di poter preparare dei rapporti su tali argomenti. In qualità di gestore delle elisuperfici a servizio delle basi operative HEMS di cui agli articoli 3 e 4, la Ditta dovrà approntare e tenere giornalmente aggiornato un "Registro dei Movimenti" per ogni elisuperficie gestita sul quale dovranno essere riportati i dati indicati all'art. 5 del D.M. 01.02.2006. La Ditta dovrà conservare i registri per almeno 5 anni.

La Ditta dovrà avere speciale cura di strutture, attrezzature ed oggetti ad essa consegnati dall'Azienda Contraente. Eventuali danni causati da atti imputabili alla Ditta aggiudicataria dovranno essere ripristinati a cura e spese della Ditta stessa.

Il Direttore Operativo, o un pilota comandante impiegato nella base ed espressamente delegato dal Direttore Operativo medesimo a fungere da referente, deve rendersi disponibile almeno 3/h/mese per elaborare protocolli operativi, affrontare problematiche relative all'andamento del Servizio, assicurare standardizzazione operativa, etc, su richiesta semplice, anche verbale, della Direzione del SUEM.

In ogni caso il Direttore del SUEM o un suo delegato, deve poter reperire immediatamente il Direttore Operativo e/o il Direttore Tecnico della Ditta Aggiudicataria, o loro delegati.

Nell'eventualità di riscontrata inadempienza da parte di:

- Direttore Operativo, o suo delegato;
- Direttore Tecnico, o suo delegato;

della Ditta Aggiudicataria, le Aziende contraenti hanno la facoltà unilaterale ed insindacabile di comminare una penale compresa tra un minimo di 0,3 per mille ad un massimo di 1 per mille dell'ammontare netto contrattuale per episodio con il limite stabilito dall'art. 113 bis comma 2, avendo riguardo alla gravità del medesimo.

La Ditta dovrà fornire per ciascuna base un sistema hardware e software finalizzato alla gestione operativa ed amministrativa del servizio di elisoccorso ed in particolare:

- report di missione,
- visualizzazione dell'archivio elisuperfici;
- resoconti giornalieri delle ore di volo suddivisi per tipo di attività;
- registrazione, per ogni elisuperficie gestita su cui l'elicottero è atterrato, dei dati di cui all'art. 5 D.M. 01.02.06. Questi ultimi dovranno essere comunicati ai gestori delle elisuperfici interessate a cura del pilota in servizio così come disposto dal citato D.M. e in ogni caso non oltre il termine della giornata di lavoro;
- registrazione dei movimenti sulle elisuperfici non gestite a servizio delle strutture ospedaliere, al fine di verificare con cadenza semestrale il numero dei movimenti che potrebbero diventare significativi e determinare la necessità di gestione;
- trasmissione con cadenza semestrale alle Aziende Contraenti dei dati relativi ai movimenti delle elisuperfici, affinché queste possano attivare se necessario le procedure per la gestione dell'elisuperficie ed assolvere l'obbligo di comunicazione ad ENAC così come stabilito dal Regolamento Infrastrutture HEMS;
- gestione degli addebiti per i servizi a carico dell'utente;
- gestione degli addebiti per i servizi a carico delle Aziende Contraenti.

I dati devono essere esportabili in un formato compatibile con il software di gestione della C.O. competente, o di altro data base utilizzato dall'Azienda stessa,

Nel caso di affidamento del Servizio ad un raggruppamento temporaneo di imprese o ad un consorzio il sistema hardware e software dovrà essere lo stesso per tutte le basi.

ART. 9 OBBLIGHI DELLA DITTA

La Ditta aggiudicataria:

- è tenuta a prestare i servizi accessori eventualmente richiesti dalle norme in vigore ed a svolgere tutte le azioni necessarie per il buon funzionamento della componente della base HEMS ad essa affidata, della quale sarà pienamente responsabile e della quale dovrà in ogni occasione assicurare la perfetta efficienza; per le elisuperfici assegnate in gestione la Ditta è tenuta a richiedere il rinnovo dell'autorizzazione alla gestione secondo il dettato normativo in vigore;
- dovrà assicurare, con adeguata organizzazione, l'espletamento del Servizio ad essa affidato nella misura più idonea, sollecita ed efficiente, mediante l'impiego di aeromobili, attrezzature e materiali della migliore qualità;
- dovrà curare che tutti gli obblighi assunti siano adempiuti ed assicurare, in ogni occasione, il buon andamento del Servizio;
- dovrà svolgere il Servizio con le modalità previste del presente Capitolato, con personale numericamente e qualitativamente adeguato avente almeno le qualifiche indicate nel presente Capitolato;
- è tenuta a garantire il Servizio secondo quanto previsto dalla vigente normativa in materia di servizi pubblici essenziali.

La Ditta aggiudicataria, nel corso di vigenza contrattuale, è tenuta all'osservanza e all'adeguamento alle norme relative all'oggetto dell'appalto. Eventuali variazioni normative non potranno comunque incidere in riduzione dei parametri minimi definiti nel presente Capitolato o di quanto recepito in miglioria per offerta della Ditta aggiudicataria.

Nella sua qualità di datore di lavoro, la Ditta aggiudicataria del Servizio deve, a suo totale carico e spese, provvedere al rispetto del Contratto Collettivo Nazionale di Lavoro della categoria e corrispondere al proprio personale le retribuzioni e le indennità da questo previste, rispettando i presupposti relativi alle assicurazioni sociali di legge.

E' inoltre a carico della Ditta aggiudicataria ogni obbligo discendente dalla normativa vigente in materia di sicurezza, di igiene e medicina del lavoro. Resta inteso che le aziende contraenti rimangono del tutto estranee ai rapporti che andranno a instaurarsi tra la Ditta aggiudicataria e il personale da questa dipendente.

ART. 10 CARATTERISTICHE TECNICHE E PRESTAZIONI DEGLI ELICOTTERI TITOLARI E SOSTITUTIVI GENERALI E PER PROFILI DI MISSIONE

Gli elicotteri proposti (titolare e sostitutivo) dovranno essere di tipo bimotores, certificati (FAR 27/29 e/o EASA CS 27/29) in categoria A, in grado di garantire, nella configurazione cabina HEMS presentata in gara ed approvata dall'ENAC o dall'Autorità estera competente, classi di prestazioni compatibili con lo stato dei luoghi per ciascuna delle singole elisuperfici della rete di destinazioni HEMS, secondo procedure approvate dall'Autorità Aeronautica. Gli elicotteri dovranno possedere un adeguato rapporto peso-potenza, che consenta di operare in condizioni di sicurezza anche in aree ristrette ed in presenza di ostacoli.

Gli aeromobili proposti non dovranno superare i 15 m. fuori tutto, corrispondenti alla misura utile per le piazzole e gli hangar (ai sensi del D.M. 01.02.06) delle elisuperfici sanitarie e di soccorso della Regione Veneto.

Le caratteristiche degli elicotteri dovranno garantire i profili di missione delle singole Basi di seguito descritti (peso medio indicativo stimato per il personale sanitario ed attrezzatura a corredo).

Base di Pieve di Cadore

Condizioni ISA +20

Peso medio per persona: equipaggio di condotta e HCM/ HHO: 85 Kg;

Peso medio per persona: Tecnico di Elisoccorso CNSAS, equipaggio sanitario e paziente: 90 kg

Peso delle attrezzature sanitarie kg 100

A1. Missione HEMS

Quota della zona di operazioni 3.350 mt s.l.m.

Profilo di missione

- Decollo dalla Base Operativa di Pieve con 5 persone a bordo al peso operativo con il carburante necessario per lo svolgimento della missione di seguito descritta oltre a 30 minuti di riserva;
- trasferimento verso la zona di intervento durata 20 minuti;
- all'arrivo sul target hovering fuori effetto suolo alla quota di 3.350 mt s.l.m. (si ipotizza il calo del personale sanitario/soccorso alpino) durata: 5 minuti;
- attesa: 10 minuti di volo traslato;
- hovering fuori effetto suolo (per il recupero del personale sanitario/ personale CNSAS e del paziente): durata 5 minuti (la fattibilità della prestazione con 6 persone a bordo deve essere verificata con il peso calcolato al termine dei 5 minuti di hovering);
- trasferimento all'Ospedale: 20 minuti con 6 persone a bordo.

A2. Missione Air Ambulance

Con il carburante necessario per lo svolgimento della missione sopra indicata (che si considera dunque come standard e perciò sempre a bordo) compresa la riserva, (o con un quantitativo maggiore purché con tale aggiunta il peso dell'aeromobile rientri nei limiti imposti dal F.M. per le operazioni descritte nel profilo di missione) l'elicottero dovrà essere in grado di effettuare la missione Air Ambulance di seguito descritta:

Profilo di missione

- Decollo dalla Base di Pieve di Cadore con 6 persone a bordo al peso operativo con il carburante di cui sopra;
- Trasferimento verso altro ospedale: durata 35 minuti a 130 kts;
- Arrivo presso l'ospedale di destinazione – atterraggio;
- Rientro con 5 persone a bordo durata 35 minuti a 130 kts.

B. Base di Treviso

Condizioni ISA + 20 C

Peso medio per persona: equipaggio di condotta e HCM/ HHO: 85 Kg;

Peso medio per persona: Tecnico di Elisoccorso CNSAS, equipaggio sanitario e paziente: 90 kg

Peso delle attrezzature sanitarie 100 Kg

B1. Missione HEMS

Quota della zona di operazioni 3.350 mt s.l.m.

Profilo di missione

- Decollo dalla Base di Treviso con 5 persone a bordo al peso operativo con il carburante necessario per lo svolgimento della missione di seguito descritta oltre a 30 minuti di riserva;
- trasferimento verso la zona di intervento durata 20 minuti;

- all'arrivo sul target hovering fuori effetto suolo alla quota di 3.350 mt s.l.m. (si ipotizza il calo del personale sanitario/soccorso alpino): durata: 5 minuti;
- attesa: 10 minuti di volo traslato;
- hovering fuori effetto suolo (per il recupero del personale sanitario/personale CNSAS e del paziente): durata 5 minuti (la fattibilità della prestazione con 6 persone a bordo deve essere verificata con il peso calcolato al termine dei 5 minuti di hovering);
- rientro alla Base: 25 minuti con 6 persone a bordo.

B 2. Missione Air Ambulance

Con il carburante necessario per lo svolgimento della missione sopra indicata (che si considera dunque come standard e perciò sempre a bordo) compresa la riserva, (o con un quantitativo maggiore purché con tale aggiunta il peso dell'aeromobile rientri nei limiti imposti dal F.M. per le operazioni descritte nel profilo di missione) l'elicottero dovrà essere in grado di effettuare la missione Air Ambulance di seguito descritta:

Profilo di missione

- Decollo dalla Base di Treviso con 5 persone a bordo al peso operativo con il carburante di cui sopra;
- trasferimento verso altro ospedale: durata 35 minuti a 130 kts;
- arrivo presso l'ospedale di destinazione – atterraggio;
- rientro con 6 persone a bordo durata 35 minuti a 130 kts.

C. Base di Padova

Condizioni ISA + 20 C

Peso medio per persona: equipaggio di condotta e HCM/ HHO: 85 Kg;

Peso medio per persona: Tecnico di Elisoccorso CNSAS, equipaggio sanitario e paziente: 90 kg

Peso delle attrezzature sanitarie kg 100

C1. Missione HEMS

Quota della zona di operazioni 2.800 mt s.l.m.

Profilo di missione

- decollo dalla Base con 5 persone a bordo al peso operativo con il carburante necessario per lo svolgimento della missione di seguito descritta oltre a 30 minuti di riserva;
- trasferimento verso la zona di intervento durata 25 minuti;
- all'arrivo sul target hovering fuori effetto suolo alla quota di 2.800 mt s.l.m. (si ipotizza il calo del personale sanitario/soccorso alpino): durata: 5 minuti;
- attesa: 10 minuti di volo traslato;
- hovering fuori effetto suolo (per il recupero del personale sanitario/personale CNSAS e del paziente): durata 5 minuti (la fattibilità della prestazione con 6 persone a bordo deve essere verificata con il peso calcolato al termine dei 5 minuti di hovering);
- rientro alla base: 25 minuti con 6 persone a bordo.

C2. Missione Air Ambulance

Con il carburante necessario per lo svolgimento della missione sopra indicata (che si considera dunque come standard e perciò sempre a bordo) compresa la riserva, (o con un quantitativo maggiore purché con tale aggiunta il peso dell'aeromobile rientri nei limiti imposti dal F.M. per le operazioni descritte nel profilo di missione) l'elicottero dovrà essere in grado di effettuare la missione Air Ambulance di seguito descritta:

Profilo di missione

- Decollo dalla Base di Padova con 5 persone a bordo al peso operativo con il carburante di cui sopra;
- trasferimento verso altro ospedale: durata 35 minuti a 130 kts;
- arrivo presso l'ospedale di destinazione – atterraggio;
- rientro con 6 persone a bordo durata 35 minuti a 130 kts.

D. Base di Verona

Condizioni ISA+20

Peso medio per persona: equipaggio di condotta e HCM/ HHO: 85 Kg;

Peso medio per persona: Tecnico di Elisoccorso CNSAS, equipaggio sanitario e paziente: 90 kg;

Peso delle attrezzature sanitarie kg 100

D1. Missione HEMS

Quota della zona di operazioni 2.800 mt s.l.m.

Profilo di missione

- decollo dalla Base di Verona (quota 100 mt s.l.m.) con 5 persone a bordo al peso operativo con il carburante necessario per lo svolgimento della missione di seguito descritta oltre a 30 minuti di riserva;
- trasferimento verso la zona di intervento durata 30 minuti;
- all'arrivo sul target hovering fuori effetto suolo alla quota di 2.800 mt slm. (si ipotizza il calo del personale sanitario/soccorso alpino) durata: 5 minuti;
- attesa: 10 minuti di volo traslato;
- hovering fuori effetto suolo (per il recupero del personale sanitario/personale CNSAS e del paziente): durata 5 minuti (la fattibilità della prestazione con 6 persone a bordo deve essere verificata con il peso calcolato al termine dei 5 minuti di hovering);
- rientro alla base: 30 minuti con 6 persone a bordo.

D2. Missione Air Ambulance

Con il carburante necessario per lo svolgimento della missione sopra indicata (che si considera dunque come standard e perciò sempre a bordo) compresa la riserva, (o con un quantitativo maggiore purché con tale aggiunta il peso dell'aeromobile rientri nei limiti imposti dal F.M. per le operazioni descritte nel profilo di missione) l'elicottero dovrà essere in grado di effettuare la missione Air Ambulance di seguito descritta:

Profilo di missione

- decollo dalla Base di Verona (quota 100 mt s.l.m.) con 6 persone a bordo al peso operativo con il carburante di cui sopra;
- trasferimento verso altro ospedale: durata 40 minuti a 130 kts;
- arrivo presso l'ospedale di destinazione – atterraggio;
- rientro con 5 persone a bordo durata 40 minuti a 130 kts.

Caratteristiche comuni per gli elicotteri di tutte le basi

Tutti gli elicotteri dovranno inoltre possedere, a pena di esclusione, le seguenti caratteristiche:

- altezza del rotore principale tale da garantire la sicurezza del personale che si trova ad operare nelle immediate vicinanze dell'aeromobile: non inferiore a 2,40 metri (altezza misurata all'estremità delle pale con rotore in movimento e comando ciclico in posizione neutrale);

- altezza minima da terra del rotore di coda su terreno pianeggiante: non inferiore a 65 cm; livello di rumorosità esterna in decollo, sorvolo ed atterraggio secondo le norme ICAO; porte laterali scorrevoli per l'accesso alla cabina sanitaria;
- altezza minima da terra della cabina: superiore a 40 cm
- disponibilità complessiva di un volume di carico (cabina e bagagliaio) non inferiore a 4 mc; verricello di portata di almeno 270 kg e lunghezza non inferiore a 90 m;
- equipaggiamento per attività IFR regolarmente certificato;
- anno di costruzione non anteriore al 2015;
- telefono satellitare/GSM installato a bordo, facente parte della strumentazione fissa dell'aeromobile;
- sistema di geolocalizzazione dell'elicottero in tempo reale visualizzabile in C.O.;
- dotazione di trasmettitore - localizzatore automatico di emergenza (ELT) in accordo alla 965/2012 paragrafo CAT.IDE.H. 280.
- sistema trancia cavo (Wire Strike Protection System - WSPS);
- compatibilità con sistema NVG (night vision goggles);
- faro di ricerca compatibile con sistema NVG;
- strumentazione digitale con syntetic vision;
- sistema di allarme di prossimità di ostacoli (HTAWS o E-GPWS);
- sistema di rilevazione del traffico aereo (TCAS o equivalenti)

Tutti gli elicotteri dovranno disporre dei pattini da neve, comunque non computabili nel calcolo delle prestazioni di cui sopra.

Saranno valutati come elementi migliorativi della qualità dell'offerta presentata:

- a. L'equipaggiamento per attività IFR/PBN single pilot regolarmente certificato.
- b. sistema di comunicazione interfonico di bordo wireless funzionante in modalità "full duplex", omologato per lo specifico modello di aeromobile fornito, da utilizzarsi per le comunicazioni durante le operazioni al verricello o per comunicazioni fra equipaggio di condotta ed equipaggio sanitario/tecnico in prossimità dell'aeromobile;
- c. Sistema cartografico di bordo, integrabile con database e supporti cartografici di terze parti;
- d. Telecamera esterna di sicurezza per monitoraggio durante le operazioni di atterraggio/decollo e di sbarco/imbarco con verricello;
- e. Minor tempo di decollo dell'elicottero comprensivo dell'effettuazione delle check list pre-volo;

Inoltre, la Ditta si impegna a comunicare alla azienda appaltante l'eventuale possibilità di utilizzo di sistemi per la rilevazione di cavi elettrici o metallici, compatibile per lo specifico modello di aeromobile fornito, la cui installazione a bordo sarà oggetto di contrattazione economica separata.

L'installazione e/o l'uso a bordo delle attrezzature elettromedicali e radio non aeronautiche di cui al presente capitolato dovrà essere approvata per gli aspetti relativi alla installazione e alla compatibilità elettromagnetica, attraverso l'approvazione della configurazione cabina e specifiche approvazioni secondo i Regolamenti UE EASA 965/2012 e 748/2012.

Delle citate approvazioni, riportate nei documenti dell'elicottero e dell'operatore (libretti dell'aeromobile e i supplementi al manuale di volo), dovrà essere data evidenza entro la data di inizio del Servizio.

Sono a carico della ditta aggiudicataria i costi derivanti da adeguamenti dei mezzi a seguito di eventuali modifiche legislative che dovessero intervenire nel corso del rapporto contrattuale.

La Ditta potrà utilizzare per il Servizio, come elicottero principale e sostitutivo, esclusivamente gli elicotteri presentati almeno 30 giorni prima dell'inizio del Servizio, per ciascuna base.

Qualora la Ditta in corso di vigenza del contratto intendesse sostituire gli aeromobili in servizio e/o quelli sostitutivi dovrà preventivamente ottenere l'autorizzazione scritta delle Aziende Contraenti, presentare tutta la documentazione prevista per gli aeromobili in sede di gara ed assoggettarsi a tutte le verifiche previste allo scopo per la fase di perfezionamento dell'aggiudicazione di cui al presente capitolato I nuovi elicotteri introdotti in servizio dovranno comunque avere caratteristiche e assicurare prestazioni non inferiori a quelle garantite dagli elicotteri oggetto dell'aggiudicazione.

ART. 11 CABINA

La cabina dovrà possedere, a pena di esclusione, i seguenti requisiti:

- dimensioni tali da poter ospitare sulla barella un paziente di altezza di 185 cm e peso almeno di 90 kg (il peso qui indicato non è rilevante ai fini del calcolo delle prestazioni di cui all'art. 9);
- possibilità di trasportare, oltre al pilota ed al membro HEMS/copilota, almeno 3 passeggeri, più un barellato, in configurazione sanitaria;
- possibilità di alloggiamento dell'incubatrice in dotazione ad una base HEMS da individuare per il servizio di trasporto del neonato critico;
- alloggiamento per le attrezzature ed il materiale sanitario, descritti nel successivo art. 14.

ART. 12 IMPIANTI RADIO DI BORDO e APPARECCHIATURE PER COMUNICAZIONI

L'elicottero dovrà essere dotato di un sistema interfonico, con ICS tipo HOT MIKE, con la possibilità di esclusione da parte del pilota del vano passeggeri e/o anche del solo paziente dall'ascolto.

La Ditta dovrà mettere a disposizione del personale sanitario di ciascuna base un numero sufficiente di caschi aeronautici per garantire un equipaggiamento individuale:

per la Base HEMS di Pieve di Cadore n.25;

per la Base HEMS di Treviso n. 25;

per la Base HEMS di Padova n. 50;

per la Base HEMS di Verona n. 25;

Tali caschi dovranno essere compatibili con gli apparati radio di bordo, dotati di innesto rapido compatibile con gli apparati portatili in dotazione, certificati come DPI e compatibili con la normativa aeronautica.

Dovranno essere garantite inoltre presso ciascuna base 4 cuffie dotate di innesto rapido compatibile con gli apparati portatili in dotazione; la Ditta dovrà fornire, oltre alle cuffie, opportuni raccordi per il collegamento delle cuffie a detti apparati.

La manutenzione dei caschi e delle cuffie è a carico della Ditta.

Per le comunicazioni con le Centrali Operative SUEM e con le ambulanze, al sistema interfonico dovranno essere collegati due apparati radio, forniti dall'Amministrazione regionale dotati delle seguenti principali caratteristiche:

1. apparato con banda operativa 403 – 470 MHz; passo di canalizzazione 12,5 KHz; potenza RF impostata a 10W; operatività analogica e DMR; un telecomando remoto con gestione e visualizzazione delle chiamate selettive;

2. apparato con banda operativa 407 – 473 MHz; passo di canalizzazione 25 KHz; potenza RF 10W; operatività TETRA; due telecomandi remoti con gestione e visualizzazione delle chiamate selettive (vano pilota e vano posteriore).

La ditta dovrà provvedere alla fornitura di: antenna esterna di tipo veicolare per ciascun apparato; tasto push-to-talk (PTT) in corrispondenza dell'adattatore casco-apparato; microfono e altoparlante, disinseribile mediante tasto, per le comunicazioni a terra; collegamento alla centralina di gestione degli apparati radio di bordo; possibilità di ascolto e conversazione per il pilota; collegamento dei telecomandi remoti al corpo radio.

I terminali dovranno essere in grado di comunicare ed interagire con i sistemi radio-informatici in uso nelle Centrali Operative SUEM di Regione del Veneto, sia in fonia che attraverso lo scambio di stati precodificati e messaggi così come definiti fra Regione e i SUEM a livello regionale.

Per supportare le comunicazioni del personale SUEM operante a terra, l'Amministrazione regionale fornirà un terzo apparato radio, non collegato al sistema interfonico, avente le seguenti caratteristiche: - apparato con banda operativa 407 – 473 MHz; passo di canalizzazione 25 KHz; potenza RF 10W; operatività TETRA; un telecomando remoto per la commutazione della modalità operativa (TETRA DMO Repeater e TETRA DMO Gateway).

La ditta dovrà provvedere alla fornitura di: antenna esterna di tipo veicolare; collegamento del telecomando remoto al corpo radio.

I tre apparati saranno programmati a cura dell'Amministrazione regionale, secondo gli standard in uso sulle proprie reti radiomobili.

Si ribadisce quindi che la ditta dovrà provvedere a tutto quanto necessario (in termini di manodopera e di materiale) all'installazione dei suddetti tre apparati radio e della radio sulle frequenze del CNSAS per i quali l'Amministrazione provvederà esclusivamente alla fornitura e programmazione.

Sono a carico della ditta gli adeguamenti tecnici necessari a seguito della variazione del sistema radio sanità della Regione Veneto .

La ditta dovrà inoltre fornire ed installare a bordo un apparato radio sulle frequenze CNSAS che durante le operazioni di sbarco o imbarco con il verricello assicuri il collegamento bilaterale tra i membri dell'equipaggio di missione e (almeno) l'Operatore del verricello, e, limitatamente all'elicottero delle basi HEMS di Pieve di Cadore, Treviso e Verona, idonea centralina ARTVA e RECCO per la ricerca dei "travolti in valanga".

L'installazione e/o l'uso a bordo degli apparati radio non aeronautici di cui al presente capitolato dovrà essere approvata per gli aspetti relativi alla installazione e alla compatibilità elettromagnetica, attraverso l'approvazione della configurazione cabina e specifiche approvazioni secondo i Regolamenti UE 965/2012 e 748/2012.

Per ciascuna base saranno acquisite da parte della Ditta come accessori della dotazione radio, per le comunicazioni a terra fra equipaggio di condotta, sanitario e/o Centrale Operativa, n° 10 apparati radio portatili, corredati da batterie di ricambio e carica-batterie, compatibile con il sistema regionale e dotato delle seguenti caratteristiche:

- tastiera esterna per codici di selettiva;
- antenna corta;
- canalizzazione come da specifiche che verranno fornite dal Direttore del SUEM.
- pulsante PTT esterno per operazioni al verricello

L'equipaggio di condotta dovrà essere inoltre dotato di telefono cellulare GSM il cui acquisto, spese di attivazione e successivo canone, saranno a completo carico della Ditta.

Dovrà essere inoltre fornito per ogni base due iPad in accordo al Regolamento UE EASA 965/2012 CAT.GEN.MPA. 140 con le caratteristiche tecniche necessarie per l'installazione del supporto cartografico regionale con la possibilità di ricevere le coordinate dell'evento inviate dalla Centrale Operativa.

ART. 13 LIVREA

L'elicottero in Servizio di routine dovrà essere di colore giallo. Qualora nel corso del contratto vengano approvate normative nazionali od europee che disciplinino il colore dei mezzi di soccorso, sarà obbligo della Ditta aggiudicataria adeguarsi entro 60 giorni dalla data di entrata in vigore della norma.

Tutti gli elicotteri in servizio dovranno riportare secondo quanto stabilito dalla DGRV 2007 del 4.11.2013 il logo del SUEM e quello della Azienda contraente e, ove richiesto, quello del CNSAS, realizzati ed applicati a cura e oneri della Ditta.

Gli elicotteri potranno esibire, oltre alle sigle aeronautiche e le indicazioni di sicurezza, il nome della Ditta con un logotipo per fiancata di dimensione non superiore a cm. 20 x 100, la cui posizione dovrà essere approvata dalle Aziende Contraenti.

ART. 14 ALLESTIMENTO SANITARIO DEGLI ELICOTTERI

Tutti gli elicotteri dovranno essere dotati di:

- Impianto distribuzione ossigeno

composto da:

- nr. 2 bombole di ossigeno, per almeno complessivi 1.200 lt., con relativo riduttore, manometro e comando di apertura/chiusura canalizzazioni;
- nr. 1 presa in prossimità dell'alloggiamento del respiratore automatico;
- nr. 1 presa in prossimità della testa del paziente;
- Impianto di alimentazione a 12/24V - 10 A, con almeno due prese in corrispondenza dell'alloggiamento delle apparecchiature elettromedicali;
- Alloggiamento per le apparecchiature elettromedicali in posizione ergonomica e di facile accesso da parte del personale sanitario;
- Alloggiamento per barella aeronautica (compresa nell'allestimento);
- Alloggiamento per scorta farmaci, infusioni, materiale di medicazione, sistemi di ventilazione manuale, a vista ed a portata dell'equipaggio sanitario.

Le bombole di ossigeno fornite dalla Ditta dovranno essere ricaricate dalle Aziende Contraenti secondo la normativa nazionale vigente. La Ditta dovrà garantire inoltre la possibilità di imbarco a bordo di una bombola portatile di ossigeno, fornita dalla Azienda Contraente.

La Ditta dovrà rendere disponibili presso le basi HEMS un numero complessivo di bombole per ossigeno pari ad almeno tre volte il numero delle bombole installate a bordo; le bombole dovranno essere regolarmente certificate per l'impiego con ossigeno medicale ed i relativi certificati dovranno essere forniti alle Aziende Contraenti; le eventuali bombole fisse installate a bordo devono essere sostituibili.

La Ditta fornirà inoltre un idoneo kit sanitario certificato per l'impiego in cabina di ciascun elicottero su indicazione specifica dell'Azienda Contraente delle seguenti attrezzature:

- nr. 1 ventilatore polmonare, con possibilità di ventilazione adulto/pediatrica/neonatale;
- nr. 1 monitor defibrillatore multiparametrico con saturimetria, temperatura, pressione non invasiva e invasiva (quest'ultima solo se richiesto), registrazione e trasmissione di ECG a 12 derivazioni e capnometria;
- nr. 1 massaggiatore automatico esterno;
- nr. 1 aspiratore di secreti portatile;

- nr. 2 pompe a siringa autoalimentate per infusione continua;
- nr. 1 ecografo portatile.

La Ditta dovrà fornire una razionale installazione a bordo delle apparecchiature che consenta:

- sicurezza di bloccaggio;
- immediata estraibilità;
- visualizzazione e regolazione dei parametri da parte del medico con possibilità di collegamento al paziente.

La Ditta dovrà presentare, nella documentazione tecnica fornita all'atto della gara, disegni, fotografie, video o schemi tecnici riportanti il tipo di allestimento proposto.

La Ditta dovrà fornire inoltre una scorta pari a complessivi 10 presidi di stabilizzazione/trasporto per ciascuna Base che verranno dislocate negli ospedali di riferimento per il pronto ripristino del presidio a bordo dell'elicottero.

Le tipologie dei suddetti presidi saranno scelte dalle Aziende Contraenti tra:

- tavola spinale;
- barella Scoop;
- tavola spinale pneumatica.

Per le basi HEMS di Padova, Verona e, Pieve di Cadore è richiesto alla ditta come offerta facoltativa di offrire a noleggio le attrezzature sanitarie di seguito elencate, con la relativa manutenzione ordinaria e straordinaria e la sostituzione dell'apparecchiatura in caso di guasto:

- nr. 1 ventilatore polmonare a turbina, con possibilità di ventilazione adulto/pediatrica/neonatale;
- nr. 1 monitor defibrillatore multiparametrico con saturimetria, temperatura, pressione non invasiva e invasiva (quest'ultima solo se richiesto), registrazione e trasmissione di ECG a 12 derivazioni compatibile con il sistema in uso presso la Centrale Operativa di competenza e capnometria;
- nr. 1 massaggiatore automatico esterno;
- nr. 1 aspiratore di secreti portatile;
- nr. 2 pompe a siringa autoalimentate per infusione continua;
- nr. 1 ecografo portatile.

Le caratteristiche tecniche degli apparecchi da fornire saranno specificate successivamente dall'Azienda Contraente

Gli elicotteri dovranno inoltre consentire il caricamento e alloggiamento a bordo (in cabina o in bagagliaio) di attrezzature e presidi forniti dalle Aziende Sanitarie Contraenti.

A titolo indicativo e non esaustivo si fornisce il seguente elenco :

- nr. 1 defibrillatore portatile
- nr. 1 o più zaini di soccorso;
- nr. 2 stecche per arto inferiore;
- nr. 2 stecche per arto superiore;
- nr. 1 set di collari cervicali;
- nr. 1 stabilizzatore di bacino;
- nr. 1 estricatore di Kendrick o similare;
- nr. 1 immobilizzatore pediatrico;
- nr. 1 barella a cucchiaio pieghevole o tavola spinale o tavola spinale pneumatica;
- nr. 1 bombola di ossigeno portatile da 2 lt;
- nr. 1 cesoia.

ART. 15 REQUISITI DEI CONCORRENTI - LICENZE ED AUTORIZZAZIONI

I concorrenti, a pena di esclusione, devono essere in possesso:

1. della licenza di esercizio per lo svolgimento dell'attività di trasporto pubblico rilasciata ai sensi del Regolamento UE 1008/2008;
2. del certificato di Operatore Aereo (COA) per impresa di Trasporto Aereo, che comprenda l'approvazione HEMS per il tipo di elicottero che si intende impiegare nel Servizio e per quello sostitutivo;
3. dell'approvazione all'utilizzo del verricello di soccorso in operazioni HEMS per lo sbarco ed imbarco di membri dell'equipaggio di missione, materiale e il recupero infortunati (HHO);
4. dell'approvazione NVIS;
5. dell'approvazione dell'ENAC per lo sbarco ed imbarco dal hovering dei membri dell'equipaggio di missione e il recupero di infortunati;
6. del Certificato di Approvazione P145 con la Specifica delle abilitazioni ovvero se la manutenzione è assicurata da ditta diversa, il contratto di manutenzione, l'approvazione secondo la norma sopra citata e la Lista delle Operazioni Autorizzate (LOA) della società di manutenzione cooperante

Le Ditte concorrenti non nazionali dovranno presentare documentazione equivalente e se intendono operare con propri elicotteri sulle basi HEMS dovranno produrre documentazione probante da cui risulti:

- a. l'approvazione dell'Autorità dello Stato di appartenenza per lo sbarco ed imbarco di membri dell'equipaggio di missione dal volo stazionario e il recupero di infortunati.
- b. che tra l'Autorità dello Stato di appartenenza e l'ENAC sono state concordate le modalità con cui viene assicurata la sorveglianza delle operazioni e della manutenzione svolta sulle basi oggetto del contratto nel caso di ditta di manutenzione non nazionale

Ferma restando il rispetto della normativa aeronautica in materia di variazioni organizzative/societarie la Ditta aggiudicataria è tenuta, in corso di durata del contratto, a comunicare tempestivamente alle Aziende Contraenti ogni eventuale variazione in particolare relativa alla propria sede legale, nonché altre modifiche sostanziali della gestione e della proprietà.

In caso di revoca o sospensione della licenza di esercizio o delle approvazioni richieste nonché di impossibilità, dovuta a qualsiasi causa, a proseguire l'attività secondo i canoni predisposti dal presente Capitolato, la Ditta aggiudicataria ha l'obbligo di cessare immediatamente il Servizio e di darne immediata comunicazione alle Aziende Contraenti che hanno facoltà di disporre l'affidamento del Servizio stesso per il periodo di sospensione delle licenze/approvazioni o di impossibilità a proseguire l'attività, ad altre aziende del settore, addebitando gli eventuali maggiori oneri alla Ditta aggiudicataria. La Ditta aggiudicataria è tenuta a trasmettere tempestivamente alle Aziende Contraenti copia di qualsiasi provvedimento restrittivo o limitativo emanato dalle Autorità/Enti Aeronautici competenti, relativamente agli aeromobili in esercizio, al personale, all'elisuperficie/base HEMS oppure alla Ditta medesima.

In qualunque momento le Aziende Contraenti potranno disporre le verifiche più opportune direttamente o mediante terzi per accertare il persistere dei requisiti previsti dal Capitolato e l'osservanza degli obblighi della Ditta aggiudicataria.

ART. 16 EQUIPAGGIO

Per ogni profilo di missione l'equipaggio di condotta, messo a disposizione dalla Ditta, sarà composto da:

- pilota (con i requisiti di cui all'art. 18);
- membro di equipaggio HEMS/HHO (con i requisiti di cui all'art. 19);
- copilota (con i requisiti di cui all'art. 18) in caso di attivazione della Base H24.

L'equipaggio di missione messo a disposizione dalle Aziende Contraenti sarà di norma composto da:

- medico;
- infermiere;
- tecnico di elisoccorso CNSAS
- eventuale conduttore con unità cinofila (di norma nel periodo invernale).

Per gli equipaggi di condotta la Ditta deve presentare un Man Power Plan che illustri, nel dettaglio, come l'operatore intende organizzare l'attività nel rispetto dei tempi massimi di volo e di servizio.

La lingua adottata a bordo e nell'ambito del Servizio è esclusivamente l'italiano e pertanto tutti i membri dell'equipaggio devono avere buona conoscenza della lingua italiana parlata e scritta.

ART. 17 REQUISITI GENERALI DELL'EQUIPAGGIO DI CONDOTTA

La Ditta aggiudicataria dovrà impiegare personale di sicura moralità ed affidabilità. Questo dovrà osservare diligentemente tutte le norme e disposizioni generali e disciplinari in vigore presso le Aziende contraenti.

Tutto il personale dipendente dalla Ditta aggiudicataria deve mantenere in servizio un contegno irreprensibile e decoroso oltre che adeguato all'ambiente sanitario di emergenza e rispettoso nei riguardi del paziente. In caso di inosservanza le Aziende contraenti hanno facoltà di richiederne, in ogni momento, l'allontanamento per manifesta incompatibilità, giustificandone adeguatamente i motivi.

La Ditta deve fornire l'elenco e le generalità dei piloti, dei copiloti solo in caso di attivazione della Base H24, e dei membri HEMS/HHO che intende utilizzare per ciascuna base nonché a segnalare tempestivamente le successive variazioni.

Nell'evidenza del fatto che la tipologia del Servizio richiede la conoscenza del territorio, la familiarità con il sistema, l'affiatamento e la migliore integrazione con tutto il personale dedicato, la sostituzione dei membri dell'equipaggio di condotta non potrà essere superiore, per ciascuna base, alle due unità/anno per figura professionale.

Ogni sostituzione dovrà, comunque, avvenire nel pieno rispetto di quanto stabilito dai successivi articoli. Sono fatti ovviamente salvi gli eventi conseguenti alla cessazione del rapporto fra il datore di lavoro e il dipendente.

ART. 18 REQUISITI DEI PILOTI/COPILOTI

Tutti i piloti comandanti messi a disposizione dalla Ditta devono essere in possesso dei requisiti tecnico professionali minimi di seguito riportati e attestati da apposita dichiarazione del pilota ai sensi degli artt. 46 e 47 DPR 445/2000 che riporti la tipologia dell'attività e gli esercenti presso i quali è stata prestata la stessa e corredata da copia dei Libretti di Volo:

- licenza di pilota commerciale (CPL-H) ove applicabile o di linea (ATPL – H);
- esperienza di volo totale su elicottero non inferiore a 2500 ore, delle quali almeno 1500 da pilota in comando "single pilot";
- qualificazione di rotta per i percorsi relativi alla rete di destinazioni HEMS, per l'area di operazioni di competenza ordinaria di cui al precedente art.3 in accordo al Regolamento UE 965/2012 ORO.FC.105. La qualificazione dovrà essere assicurata anche per le operazioni notturne quando previste;
- attività al gancio baricentrico (Heslo 2) di almeno 500 ore effettuate in ambiente montano a quote superiori a 1500 mt. oppure esperienza di almeno 200 operazioni con verricello, di cui almeno 100 negli ultimi tre anni, e 300 ore di volo in missioni di elisoccorso, effettuate in una base con operatività montana;
- esperienza sul tipo di elicottero che verrà impiegato pari o superiore a 100 ore, ridotte a 25 se ha già esperienza in attività di almeno 500 ore di elisoccorso con elicotteri plurimotori;
- attività di volo notturno non inferiore a **50** ore di volo.

Tale documentazione potrà essere verificata da ENAC su richiesta del Committente e/o dell'Azienda Contraente;

I requisiti di cui sopra devono essere posseduti almeno 30 giorni prima dell'inizio del Servizio.

Qualora presente il copilota messo a disposizione dalla Ditta deve essere in possesso dei requisiti tecnico professionali minimi di seguito riportati e attestati da apposita dichiarazione del copilota ai sensi degli artt. 46 e 47 DPR 445/2000 che riporti la tipologia dell'attività e gli esercenti presso i quali è stata prestata la stessa e corredata da copia dei Libretti di Volo:

- licenza di pilota commerciale (CPL-H) o superiore;
- qualificazione di rotta per i percorsi relativi alla rete di destinazioni HEMS, per l'area di operazioni di competenza ordinaria di cui al precedente art.3 in accordo al Regolamento UE 965/2012 ORO.FC.105. La qualificazione dovrà essere assicurata anche per le operazioni notturne quando previste;
- esperienza di volo totale su elicottero non inferiore a 700 ore, delle quali almeno 200 da pilota in comando su elicottero "single pilot";
- esperienza di almeno almeno 150 ore gancio baricentrico (Heslo 2) aereo in ambiente montano a quote superiori a 1500 mt. oppure 100 ore di volo in missioni di elisoccorso, effettuate in una base con operatività montana;
- attività di volo notturno non inferiore a **25** ore di volo;
- esperienza sul tipo di elicottero che verrà impiegato pari o superiore a 25 ore, ridotte a 15 se ha già esperienza di elisoccorso con elicotteri plurimotori (attività di almeno 200 ore).

Tale documentazione potrà essere verificata da ENAC su richiesta del Committente e/o dell'Azienda Contraente;

I requisiti di cui sopra devono essere posseduti almeno 30 giorni prima dell'inizio del Servizio.

La ditta si impegna per iscritto a qualificare a proprie spese ed entro i termini di cui sopra i piloti che intende impiegare nel Servizio in accordo a quanto previsto dal Regolamento UE 965/2012 ORO.FC.105, per le rotte e l'area di competenza ordinaria della base presso cui saranno assegnati i piloti.

Tutti i piloti (comandanti e copiloti) dovranno essere esenti da contestazioni in corso da parte dell'Autorità Aeronautica competente relativamente a infrazioni delle norme di volo.

Qualora la Ditta intenda sostituire i piloti inizialmente inseriti nella lista di cui al precedente art. 17, dovrà preventivamente fornire all'Azienda Contraente tutta la documentazione inerente il possesso dei requisiti richiesti da parte dei nuovi piloti, compresa l'evidenza dell'avvenuta qualificazione di rotta e di area, fermo restando che il nuovo inserimento dovrà essere preliminarmente approvato dall'Azienda Contraente.

In caso di malattia o indisponibilità del pilota di turno, la Ditta garantisce la sua immediata sostituzione con un altro dei piloti inseriti nell'elenco di cui all'art. 17.

ART. 19 MEMBRO DI EQUIPAGGIO HEMS/HHO

La qualifica quale membro di equipaggio HEMS viene effettuata dalla Ditta in accordo al Regolamento UE 965/2012 (SPA.HEMS.130) attraverso i programmi approvati alla Ditta stessa dall'autorità aeronautica.

La qualifica quale membro di equipaggio HHO viene effettuata dalla Ditta in accordo al Regolamento UE 965/2012 (SPA.HHO.130) e all'assistenza all'imbarco/sbarco di infortunati attraverso i programmi approvati alla Ditta dall'autorità aeronautica. Egli deve inoltre essere in possesso di appropriata Licenza di Manutentore Aeronautico (LMA).

Il membro di equipaggio deve avere vasta e comprovata esperienza in operazioni reali di soccorso con l'uso del verricello anche in ambiente montano e ostile mediante l'effettuazione di almeno 100

interventi HEMS/HHO negli ultimi 3 anni attestati da apposita dichiarazione dell'interessato ai sensi degli artt. 46 e 47 DPR 445/2000 che riporti la tipologia dell'attività e gli esercenti presso i quali è stata prestata la stessa.

La qualifica come tecnico manutentore dovrà essere provata attraverso la presentazione della Cartella Tecnica Personale e la Certification Authorization che definisce le abilitazioni dell'interessato.

Tutta la documentazione potrà essere verificata da ENAC su richiesta del Committente e/o dell'Azienda Contraente.

Il membro di equipaggio HHO/tecnico manutentore effettua inoltre l'ispezione giornaliera dell'elicottero.

Qualora la Ditta intenda sostituire i membri di equipaggio inizialmente inseriti nella lista di cui al precedente art. 17, dovrà preventivamente fornire all'Azienda Contraente tutta la documentazione inerente il possesso dei requisiti richiesti, fermo restando che il nuovo inserimento dovrà essere preliminarmente approvato dall'Azienda Contraente.

In caso di malattia o indisponibilità del membro di equipaggio, la Ditta garantisce la sua immediata sostituzione con un altro tra quelli inseriti nell'elenco di cui all'art. 17.

I requisiti del personale di cui al presente articolo devono essere posseduti almeno 30 giorni prima dell'inizio del Servizio.

ART. 20 MANUTENZIONE DEGLI ELICOTTERI

La manutenzione ordinaria e straordinaria degli elicotteri, nel rispetto della normativa vigente e futura, è a carico della Ditta che è tenuta ad assicurare la continuità operativa del Servizio.

L'assistenza di manutenzione di linea presso la base HEMS dovrà essere assicurata dalla Ditta aggiudicataria, se in possesso dei requisiti certificativi richiesti, ovvero da ditta terza con la quale è stato stipulato un contratto di manutenzione secondo i requisiti di cui alla parte M del Reg. europeo (EC) 1321/2014 Annesso I con ditta/e di manutenzione approvata secondo Reg. europeo (EC) 1321/2014 parte 145 che opererà presso la base approvata dall'ENAC.

In sede di gara, l'operatore dovrà esibire il Certificato di Approvazione P145 con la Specifica delle abilitazioni o, se la manutenzione è assicurata da ditta diversa dalla Ditta aggiudicataria, il contratto di manutenzione, l'approvazione secondo la norma sopra citata e la Lista delle Operazioni Autorizzate (LOA) della società di manutenzione cooperante come sopra indicato.

Qualora la società di manutenzione venisse sostituita con un'altra, dovrà preliminarmente essere fornita alle Aziende Contraenti la documentazione sopra indicata, fermo restando che tale operazione dovrà essere approvata anche dalla stessa Azienda.

Gli interventi di manutenzione ordinaria programmati dovranno essere segnalati per iscritto al Direttore del SUEM, o suo sostituto, almeno 48 ore prima dell'effettuazione.

Gli interventi di manutenzione ordinaria o comunque programmabili relativi agli elicotteri delle basi HEMS con operatività diurna (h12) e basi con eventuale operatività h24 dovranno essere effettuati al di fuori dell'orario di operatività dell'elicottero ovvero previa sostituzione dell'elicottero in servizio.

Per gli elicotteri di stanza presso le Basi con operatività h24 le manutenzioni dovranno essere effettuate, nel rispetto del programma di manutenzione stabilito, come segue:

- manutenzione di linea giornaliera ed installazione/disinstallazione doppi comandi: effettuata durante il cambio tra l'equipaggio in servizio. Durante tale arco di tempo, della durata massima

di 2 ore nelle 24 ore, il servizio potrà essere assicurato da altra base secondo turni ed orari concordati tra le C.O. competenti, comunque sempre nel rispetto dei tempi massimi di servizio degli equipaggi.

ART. 21 STATO OPERATIVO E RIPRISTINO DEL SERVIZIO

Di seguito si forniscono le definizioni di Fuori Servizio Tecnico e di Fuori Servizio Organizzativo.

- **FUORI SERVIZIO TECNICO:** quando le condizioni di indisponibilità dell'aeromobile sono causate da avarie meccaniche, interventi manutentivi straordinari obbligatori e non dilazionabili, la cui trascrizione è prevista sul Quaderno Tecnico di Bordo (HTL) al seguito dell'aeromobile in linea di volo;
- **FUORI SERVIZIO ORGANIZZATIVO:** in tutti i casi nei quali l'aeromobile non può essere attivato a causa di indisponibilità del personale della Ditta aggiudicataria e comunque in tutti i casi in cui il Servizio non si possa svolgere regolarmente per cause riconducibili alla Ditta aggiudicataria e non rientranti nella casistica del FUORI SERVIZIO TECNICO.

Il pilota ha l'obbligo di segnalare immediatamente in maniera tracciabile al Direttore del SUEM dell'Azienda Contraente lo stato di Fuori Servizio ogni qualvolta verifichi che esistano condizioni o situazioni che impediscano l'effettuazione della missione, esplicitandone la causa. Con le stesse modalità deve essere tempestivamente comunicato dal pilota l'orario e la data di ripristino del Servizio. Le segnalazioni dovranno essere conservate a cura del Direttore del SUEM.

Le Aziende Contraenti hanno la facoltà di effettuare controlli su congruità e tempestività delle dichiarazioni di Fuori Servizio oltre che sui motivi che le hanno determinate.

Qualora il servizio non sia operativo, la Ditta deve garantirne il ripristino alle medesime condizioni, entro e non oltre 6 ore successive dalla segnalazione di non operatività.

In caso di sostituzione dell'elicottero titolare con quello di riserva è fatto obbligo alla Ditta di canalizzare le frequenze delle radio del nuovo elicottero secondo il protocollo fornito dalle Aziende Contraenti, prima che il mezzo venga posto in servizio.

Oltre le sei ore l'Azienda contraente potrà applicare una penale da un minimo di 0,3 per mille/giorno ad un massimo di 1 per mille/giorno dell'ammontare netto contrattuale con il limite stabilito dall'art. 113 bis comma 2 da calcolare in proporzione al numero delle ore di ritardo accumulato per la sostituzione dell'elicottero in servizio; la stessa penale può essere applicata, a partire dalla prima ora, qualora l'indisponibilità dell'elicottero sia dovuta all'effettuazione, in orario di servizio, di interventi di manutenzione ordinaria o comunque procrastinabili, fatto salvo quanto previsto per le basi ad operatività notturna.

ART. 22 ADDESTRAMENTO DEL PERSONALE SANITARIO E DI SOCCORSO

Tutto il personale sanitario e di soccorso designato dalle Aziende Contraenti e dal CNSAS dovrà essere abilitato a cura della Ditta secondo quanto previsto dalla normativa aeronautica vigente in Italia e, ove questo sia richiesto dalla norma in vigore, addestrato in base a programmi approvati dall'ENAC (es imbarco/sbarco con verricello, in volo stazionario, assistenza all'imbarco/sbarco di infortunati in volo stazionario ecc.).

Il personale dell'Azienda Contraente e di soccorso (CNSAS) già abilitato ai sensi della sopra citata normativa, dovrà seguire il corso di aggiornamento/riqualificazione predisposto dalla Ditta;

l'aggiornamento/riqualificazione di tale personale dovrà essere completato prima dell'inizio del Servizio.

La Ditta dovrà inoltre provvedere, nel corso del periodo contrattuale, all'addestramento periodico del personale designato dal CNSAS e dell'Azienda Contraente.

Per tale attività formativa la Ditta dovrà effettuare un numero di ore annue di volo, che verranno retribuite nell'ambito del costo fisso mensile, come specificato per ciascuna delle basi HEMS:

- Pieve di Cadore n. 60 ore annue (di cui 20 con elicottero aggiuntivo e 40 con elicottero di servizio);
- Padova n. 24 ore annue (di cui 12 con elicottero aggiuntivo e 12 con elicottero di servizio);
- Treviso n. 24 ore annue (di cui 12 con elicottero aggiuntivo e 12 con elicottero di servizio);
- Verona n. 24 ore annue (di cui 12 con elicottero aggiuntivo e 12 con elicottero di servizio);

L'addestramento dovrà avvenire con le modalità e i tempi concordati con un preavviso minimo di 20 giorni con il Direttore del SUEM.

Le ore di addestramento da effettuare con elicottero aggiuntivo, avente le stesse caratteristiche di quello in servizio, dovranno avvenire con le modalità e i tempi concordati con il Direttore del SUEM, con preavviso minimo di 30 giorni, evitando sovrapposizioni tra le basi HEMS.

In caso di inadempienza della Ditta nel fornire l'elicottero aggiuntivo per l'addestramento periodico, verrà applicata una penale pari a € 5.000,00 al giorno di mancato addestramento con il mezzo, con il limite stabilito dall'art. 113 bis comma 2.

La Ditta dovrà disporre e presentare, nella documentazione di partecipazione fornita all'atto della gara i manuali con i programmi di addestramento per il personale che opera nel Servizio

ART. 23 UNIFORMI DI SERVIZIO

La Ditta dovrà fornire per il personale sanitario di ciascuna base HEMS, le seguenti dotazioni individuali a norma di legge e con le caratteristiche specificate nell'Allegato ..., con obbligo di adeguamento in caso di modifica della normativa applicabile nel corso della vigenza del contratto:

- Pantalone da soccorso 4 stagioni
- Jacket Elisoccorso certificato alta visibilità;

Nel corso della vigenza del contratto dovranno essere fornite le suddette dotazioni nelle quantità sotto definite, tenuto conto delle diverse tipologie di intervento e dell'organico delle diverse Basi HEMS:

- per la Base HEMS di Pieve di Cadore n. 2 cambi completi per ciascuno dei 30 operatori già in servizio e n. 2 cambi ciascuno per l'eventuale nuovo personale impiegato;
- per la Base HEMS di Padova n. 2 cambi completi per ciascuno dei 40 operatori già in servizio e n. 2 cambi ciascuno per l'eventuale nuovo personale;
- per la Base HEMS di Treviso n. 2 cambi completi per ciascuno dei 23 operatori già in servizio e n. 2 cambi ciascuno per l'eventuale nuovo personale;
- per la Base HEMS Verona n. 3 cambi completi per ciascuno dei 20 operatori già in servizio e n. 3 cambi ciascuno per l'eventuale nuovo personale impiegato

La Ditta dovrà inoltre fornire per il personale sanitario di ciascuna base HEMS, le seguenti dotazioni individuali a norma di legge e con le caratteristiche specificate nell'Allegato ..., con obbligo di adeguamento in caso di modifica della normativa applicabile nel corso della vigenza del contratto:

- Giacca anti-acqua leggera elisoccorso;
- Soft Shell ad alto taglio termico con maniche staccabili;

- Piumino Salvavita;

Ciascuna Azienda contraente comunicherà alla Ditta aggiudicataria l'elenco del personale sanitario in servizio con le relative taglie.

Su richiesta di ciascuna Azienda contraente le suddette dotazioni individuali dovranno essere rinnovate alle stesse condizioni almeno una volta nel corso della vigenza del contratto. La Ditta dovrà inoltre garantire eventuali rinnovi straordinari anche parziali della dotazione a causa di usura o danneggiamento dello stesso, fino ad un massimo del 10% dell'intera fornitura.

ART. 24 ASSICURAZIONI

La Ditta Aggiudicataria è responsabile di tutti i danni cagionati a ciascuna Azienda Contraente e al suo personale, al personale sanitario, al proprio personale dipendente, ai trasportati e/o terzi, danni derivanti a causa e/o nel corso dell'esecuzione dei servizi previsti dal presente Capitolato Tecnico d'Appalto o nello svolgimento di ogni altra attività con essa direttamente o indirettamente collegata.

La durata e la piena validità dell'assicurazione si estenderà dalla data di inizio e per tutta la durata del contratto oggetto dell'appalto, tramite la stipula di una o più polizze che garantiscano complessivamente:

1. Copertura assicurativa della Responsabilità Civile:

La Ditta Aggiudicataria è obbligata a stipulare e mantenere in essere, per tutta la durata del contratto, una polizza di Responsabilità Civile verso Terzi (vettoriale e del committente) che tenga indenne ciascuna Azienda Contraente da tutti i rischi di esecuzione del servizio, determinati da qualsiasi causa, su fabbricati, materiali, attrezzature, impianti e opere varie e che preveda una garanzia di responsabilità civile verso terzi per danni provocati a cose o persone da atti eseguiti o ordinati da proprio personale, o comunque, in dipendenza diretta o indiretta dall'esecuzione del servizio.

La polizza dovrà provvedere alla copertura per:

Assicurazione della responsabilità civile per danni a terzi sulla superficie;

Assicurazione della responsabilità civile per danni cagionati a terzi dagli aeromobili durante la
giacenza;

Assicurazione della responsabilità civile per danni cagionati a terzi in conseguenza di urto in
volo; Assicurazione della responsabilità civile del vettore verso terzi trasportati;

Massimale Assicurato: nel rispetto della normativa vigente e comunque non inferiore

a: RCT: euro 25.000.000,00 per sinistro

RCV: euro 2.500.000,00 per ogni trasportato

Le coperture assicurative per la responsabilità civile dovranno prevedere che sono considerati terzi anche le Aziende Contraenti, il personale dipendente e non dipendente delle stesse, che partecipano all'attività per conto delle stesse, i pazienti trasportati ed altri eventuali passeggeri.

2. Copertura assicurativa per gli infortuni dei rischi volo:

La copertura assicurativa dovrà avere un massimale pro capite non inferiore a:

-Morte ed invalidità permanente: euro 2.500.000,00;

-Inabilità temporanea: euro 300,00 al giorno per evento e per persona;

Quanto sopra deve essere garantito a copertura di ogni evento dannoso che avvenga nel corso dello svolgimento delle attività previste dal presente Capitolato Tecnico d'Appalto e in ogni altra funzione ad esse direttamente od indirettamente collegata, tra cui durante tutto l'arco di presenza presso la base di

elisoccorso, durante i periodi di attesa delle chiamate durante l'attività svolta a terra e in volo, nonché durante l'attività addestrativa.

Tali polizze devono essere cumulabili con eventuali coperture assicurative già accese dalle Aziende Contraenti, da personale dipendente o da terzi trasportati.

Le coperture per gli infortuni dei rischi volo dovranno prevedere nello specifico anche:

-la cumulabilità con altre coperture assicurative;

-i rischi derivanti da malori, traumi, punture o morsi di insetti o animali, da operazioni di elimbarco ed elisbarco eseguite con elicottero con pattini o ruote a terra oppure con verricello ed eventuale allungo, in hovering e quelli derivanti da manutenzione e approvvigionamento di carburante, anche in caso di colpa grave del personale dipendente della Ditta Aggiudicataria.

La Ditta Aggiudicataria deve produrre copia delle suddette polizze di assicurazione così come previsto dall'art.

Tali polizze assicurative devono avere la durata del Contratto oppure, se annuali, tali polizze devono essere ripresentate almeno trenta giorni prima della loro scadenza.

L'Azienda contraente potrà avvalersi della facoltà della risoluzione del contratto come conseguenza del mancato rinnovo ai sensi di quanto previsto dall'art.

Oltre alla risoluzione del contratto l'Ente Appaltante procederà all'incameramento della cauzione definitiva.

ART. 28 DETERMINAZIONE DEL PREZZO

I concorrenti devono presentare la propria offerta, secondo quanto disposto dal presente capitolato e dalla lettera-invito.

L'offerta economica, redatta su carta legale, deve essere sottoscritta dal legale rappresentante il cui nome e qualifica devono essere espressamente indicati.

L'offerta dovrà indicare i seguenti costi:

- A) Corrispettivo fisso mensile per la messa a disposizione dell'elicottero principale e sostitutivo, comprensiva del costo del personale, del carburante, delle manutenzioni ordinarie e straordinarie, dell'assicurazione R.C. dell'elicottero e dei trasportati, delle eventuali spese aeroportuali, di ogni dotazione tecnica prevista dal presente capitolato, di eventuali spese di vitto e alloggio dei piloti e dei tecnici e di ogni altra spesa che la ditta debba sostenere per garantire un servizio efficiente e continuo in piena rispondenza a quanto previsto dal presente Capitolato e nel rispetto degli oneri obbligatori a carico della ditta descritti all'art. 3 suddiviso in:
 - a1) corrispettivo fisso mensile relativo ai costi fissi per far fronte a quanto richiesto dal presente appalto relativamente alla base di Pieve di Cadore;
 - a2) corrispettivo fisso mensile relativo ai costi fissi per far fronte a quanto richiesto dal presente appalto relativamente alla base di Treviso;
 - a3) corrispettivo fisso mensile relativo ai costi fissi per far fronte a quanto richiesto dal presente appalto relativamente alla base di Padova;
 - a4) corrispettivo fisso mensile relativo ai costi fissi per far fronte a quanto richiesto dal presente appalto relativamente alla base di Verona;

- B) Corrispettivo fisso richiesto per ora di volo di soccorso. Ai soli fini della determinazione della migliore offerta economica di seguito si riportano per le singole basi le ore di volo annue indicative senza che questo comporti nessun impegno per le Aziende contraenti:

- b1) ore indicative base di Pieve di Cadore: 600 (seicento) ore in 12 (dodici) mesi;
- b2) ore indicative base di Treviso 300 (trecento) ore in 12 (dodici) mesi;
- b3) ore indicative base di Padova 250 (duecentocinquanta) ore in 12 (dodici) mesi;
- b4) ore indicative base di Verona: 400 (quattrocento) ore in 12 (dodici) mesi;

Si precisa che le eventuali ore di volo eccedenti le ore annue sopraindicate, dovranno essere addebitate allo stesso prezzo di cui alla precedente lettera b). In ogni caso alla Ditta sarà corrisposto l'ammontare dovuto per le ore effettivamente volate.

- C) Corrispettivo fisso richiesto per ora di volo di addestramento. Ai soli fini della determinazione della migliore offerta economica di seguito si riportano per le singole basi le ore di volo di addestramento annue indicative senza che questo comporti nessun impegno per le Aziende contraenti:

- c1) ore indicative base di Pieve di Cadore: 60 ore in 12 (dodici) mesi;
- c2) ore indicative base di Treviso 20 ore in 12 (dodici) mesi;
- c3) ore indicative base di Padova 20 ore in 12 (dodici) mesi;
- c4) ore indicative base di Verona: 20 ore in 12 (dodici) mesi;

Si precisa che le eventuali ore di volo di addestramento eccedenti le ore annue sopraindicate, dovranno essere addebitate allo stesso prezzo di cui alla precedente lettera c). In ogni caso alla Ditta sarà corrisposto l'ammontare dovuto per le ore effettivamente volate.

- D) Corrispettivo fisso mensile distinto per le basi di Pieve di Cadore, Treviso, Padova e Verona, per la prestazione del servizio antincendio delle elisuperfici.

Il totale annuo A) + B) + C) + D) non potrà, **a pena di esclusione**, essere superiore al prezzo a base d'asta annuo fissato in Euro 9.000.000,00 (novemilioni) IVA esclusa.

L'offerta dovrà indicare l'aliquota IVA applicabile a ciascuna prestazione ed in particolare alle ore di volo per soccorso e a quelle per addestramento.

Sarà inoltre richiesta la formulazione di una offerta economica separata avente per oggetto il volo notturno ai sensi dell'art. 5 punto b del presente Capitolato sia per il servizio 365 gg/anno che per l'eventuale attivazione di una base stagionale notturna che sarà utilizzata per l'estensione del contratto concluso.

L'offerta, valevole per ogni base, dovrà specificare il corrispettivo fisso mensile. L'ammontare dell'offerta per volo notturno non potrà essere superiore al **30%** della quota complessiva indicata nell'offerta per volo diurno.

Per le basi HEMS di Padova, Verona e, Pieve di Cadore la Ditta avrà facoltà di offrire a noleggio le attrezzature sanitarie elencate nell'art. 14.