

PROCEDURA APERTA TELEMATICA PER L’AFFIDAMENTO DEL SERVIZIO DI ELISOCORSO PER LE AZIENDE SANITARIE DELLA REGIONE DEL VENETO

RISPOSTE ALLE RICHIESTE DI CHIARIMENTI

- 1) Nel capitolato all’ART. 9 Caratteristiche tecniche e prestazioni degli elicotteri titolari e sostitutivi generali e per profili di missione si richiede la verifica dello svolgimento della Missione Air Ambulance. Si prega di indicare la quota dell’ospedale di destinazione per ogni base HEMS al fine della verifica della prestazione.

Risposta

Si confermano gli atti di gara e si rimanda all’allegato 4 A dove sono riportate le coordinate geografiche da cui è possibile calcolare la quota di ogni destinazione sanitaria

- 2) Nel capitolato all’ART. 9 Caratteristiche tecniche e prestazioni degli elicotteri titolari e sostitutivi generali e per profili di missione si richiede per le varie missioni il calcolo del carburante da imbarcare. Ai fini di una valutazione paritaria, si chiede di indicare le condizioni al contorno per il calcolo del consumo di carburante in rotta e in riserva, come ad esempio: peso al decollo di missione, temperatura ISA+20°C, altitudine 3.000 ft msl, velocità di crociera (130 ktas) e riserva secondo indicazioni della SPA.HEMS.150, ovvero 30 minuti alla normale velocità di crociera (130 ktas).

Risposta

Il calcolo del consumo di carburante dovrà essere desunto dal concorrente in relazione alle indicazioni fornite dal Capitolato tecnico e all’elicottero offerto.

- 3) Si fa riferimento al capitolato all’ART. 9 Caratteristiche tecniche e prestazioni degli elicotteri titolari e sostitutivi generali e per profili di missione. Nella descrizione delle diverse missioni viene riportato il “calo del personale sanitario/personale CNSAS” e il “recupero del personale sanitario/personale CNSAS e del paziente” effettuati durante la Missione HEMS. Si chiede di confermare che con tali termini si intende anche la possibilità di effettuare operazioni con l’utilizzo del verricello.

Risposta

Si conferma

- 4) Nel capitolato all’ART. 9 Caratteristiche tecniche e prestazioni degli elicotteri titolari e sostitutivi generali e per profili di missione si richiede che gli elicotteri garantiscano “classi di prestazioni compatibili con lo stato dei luoghi per ciascuna delle singole elisuperfici della rete di destinazioni HEMS”.

L’Allegato 4 A Destinazioni sanitarie riporta quindi le destinazioni sanitarie di riferimento per ciascuna base HEMS. Si chiede di confermare che gli elicotteri offerti, oltre alla capacità di effettuare le missioni HEMS ed Air Ambulance indicate all’art. 9, devono comunque poter operare sulle destinazioni sanitarie di riferimento per ciascuna base (allegato 4 A), nel rispetto delle caratteristiche tecniche e costruttive delle singole elisuperfici e la loro effettiva distanza (i.e. tempo di trasferimento) dalla base HEMS.

Ai fini di una valutazione paritaria, si chiede di confermare le quote delle singole elisuperfici di seguito indicate.

BASI HEMS

BASE OPERATIVA Ospedale Pieve di Cadore 900 m

BASE OPERATIVA Ospedale di Treviso 16 m

BASE OPERATIVA Aeroporto di Padova 11 m

BASE OPERATIVA Verona Lungadige Attiraglio 100 m

DESTINAZIONI SANITARIE della BASE HEMS di Pieve di Cadore

Ospedale Belluno 400 m

Ospedale Feltre 277 m

Ospedale Trento 237 m
Ospedale Treviso 10 m
Ospedale Udine 117 m
Ospedale Padova 17 m
Verona Borgo Trento 97 m
Ospedale Vicenza 64 m
Agordo 581 m
Auronzo 837 m
Bassano del Grappa 116 m
Mirano 7 m
Brunico 830 m
Bolzano 243 m
Cortina d'Ampezzo 1.328 m
Conegliano 59 m
Mestre 10 m
Montebelluna 107 m
Pordenone 60 m
Trieste 258 m
Vittorio Veneto 130 m
Zoppè di Cadore 1.545 m
Forno di Zoldo 861 m

DESTINAZIONI SANITARIE della BASE HEMS di Treviso

Ospedale Belluno 400 m
Ospedale Treviso 10 m
Ospedale Padova 17 m
Mestre 10 m
Verona Borgo Trento 97 m
Ospedale Vicenza 64 m
Ospedale Oderzo 12 m
Asiago 1.028 m
Conegliano 59 m
Vittorio Veneto 130 m
Montebelluna 107 m
Castelfranco Veneto 44 m
San Donà di Piave 2 m
Jesolo 2 m
Pordenone 60 m
Bassano del Grappa 116 m
Mirano 7 m
Chioggia 0 m

DESTINAZIONI SANITARIE della BASE HEMS di Padova

Ospedale Treviso 10 m
Ospedale Padova 17 m
Mestre 10 m
Verona Borgo Trento 97 m
Ospedale Vicenza 64 m
Castelfranco Veneto 44 m
Bassano del Grappa 116 m
Santorso (Alto Vicentino) 177 m
Mirano 7 m
Chioggia 0 m
Venezia - Jona 29 m
Adria 0 m
Trecenta 8 m

Rovigo 2 m
Monselice - Schiavonia 11 m
Cittadella 46 m
Piove di Sacco 3 m
Camposampiero 23 m

DESTINAZIONI SANITARIE della BASE HEMS di Verona

San Bonifacio 30 m
Legnago 13 m
Verona Borgo Trento 97 m
Ospedale Vicenza 64 m
Bovolone 24 m
Malcesine 67 m
Negrar 181 m
Peschiera 59 m
Arzignano 168 m
Asiago 1.028 m
Lonigo 30 m
Schio 206 m
Valdagno 254 m

Risposta

Si confermano gli atti di gara e si rimanda all'allegato 4 A dove sono riportate le coordinate geografiche da cui è possibile calcolare la quota di ogni destinazione sanitaria

- 5) A pag. 3 della Deliberazione del Direttore Generale n. 370 del 05.08.2019 viene riportata la somma di € 19.249,52 quali costi annuali da rischi da interferenza non soggetti a ribasso relativi alle quattro basi; nell'Allegato 3D - Schema offerta economica - Lotto 1 per la base di Pieve di Cadore questi costi DUVRI vengono imputati solamente nel primo anno e viene riportata la frase "calcolati come costi iniziali di avvio del servizio". Si chiede, pertanto, di confermare che l'importo di € 19.249,52 sia effettivamente valido solo per il primo anno mentre per i successivi cinque sia pari ad € 18.849,52. Si segnala, inoltre, che nell'importo di € 35.800.600,00, riportato nell'Allegato 3D - Schema offerta economica - Lotto 1, i costi DUVRI di Pieve di Cadore vengono effettivamente imputati solamente nel primo anno, mentre nell'importo di € 40.015.320,00 di cui all'articolo 4 pag. 19 del Disciplinare di gara - garanzia provvisoria, nell'importo di € 51.352.994,00 di cui al Bando di gara (punto II.2.6) e di cui all'articolo 5 pag. 22 del Disciplinare di gara - contributo di partecipazione alla gara, nonché nell'importo di € 77.322.837,12 di cui alle pagg. 3 e 5 della Deliberazione del Direttore Generale n. 370 del 05.08.2019, tali costi vengono imputati per tutti i sei anni del servizio. Si chiede di chiarire anche al fine dell'esatta imputazione degli importi a base d'asta.

Risposta

Con riferimento agli importi indicati nel quesito di precisa quanto segue:

- l'importo di € 19.249,52 si riferisce al costo annuale del DUVRI per i lotti 1 e 2 non soggetto a ribasso
- l'importo di € 18.449,52 (non € 18.849,52 come erroneamente riportato nel quesito) si riferisce al costo del DUVRI annuale solo per il lotto 2;
- l'importo di € 35.800.600,00 si riferisce alla BASE D'ASTA COMPLESSIVA SESSENNALE DEL SERVIZIO (IVA esclusa) per il lotto 1 quale sommatoria del valore a base d'asta sessennale per le voci A, B, C riportate nello Schema di offerta economica;
- l'importo di 40.015.320,00 è il risultato della sommatoria del valore a base d'asta per il servizio principale, dei costi DUVRI non soggetti a ribasso e del valore per i servizi opzionali non compresi nella base d'asta, per 6 anni (voci A, B, C, D ed E riportate nello Schema di offerta economica) per il lotto 1, quale importo su cui calcolare l'ammontare della garanzia provvisoria per il medesimo lotto;
- l'importo di € 51.352.994,00 è il risultato della somma tra l'importo di cui al precedente punto al valore eventuale correlato alla proroga semestrale e quello per l'esercizio dell'opzione di aumento delle prestazioni contrattuali fino alla concorrenza del quinto dell'Importo massimo del Lotto di cui all'art. 7, comma 3 dello Schema di convenzione, quale importo su cui calcolare il valore del CIG e il contributo di partecipazione alla gara per il lotto 1;

- l'importo di € 77.322.837,12 è il risultato della sommatoria del valore a base d'asta per il servizio principale, dei costi DUVRI non soggetti a ribasso e del valore per i servizi opzionali non compresi nella base d'asta, per 6 anni (voci A, B, C, D ed E riportate nello Schema di offerta economica) per entrambi i lotti
- 6) Articolo 1 pag. 4 del Disciplinare di gara - oggetto dell'appalto, viene richiesto di redigere un "Progetto di integrazione del sistema regionale di elisoccorso al fine di consentire la massima integrazione operativa tra le basi", si chiede di chiarire quali utilizzazioni avrebbero, nel caso di assegnazione dei due lotti oggetto della procedura a due operatori aerei distinti, le iniziative sul piano organizzativo, formativo ed operativo proposte da entrambi gli operatori che potrebbero, tra l'altro, risultare non intercambiabili ed accettabili reciprocamente. Si chiede, inoltre, di confermare se il progetto di cui sopra debba essere inserito all'interno della relazione tecnica (come allegato?) di cui allo Step 2 - Busta 2 - Documentazione Tecnica - punto 1. pag. 14 del Disciplinare di gara.

Risposta

L'offerente presenterà il suo progetto con riferimento alle basi dei lotti per cui partecipa. Essendo la gara divisa in due lotti, se la Ditta partecipa ad uno solo dei due dovrà produrre un progetto limitato a due basi; nel caso partecipi alla gara per entrambi i lotti, i due progetti saranno condivisi.

Si conferma che il progetto va inserito nella busta tecnica come descritto nel Disciplinare laddove rimanda alla relazione "strutturata in sezioni conformi ai diversi capitoli specifici previsti dallo stesso Capitolato ed ai criteri di valutazione" e agli eventuali allegati.

- 7) Step 1 - Busta 1 - Documentazione Amministrativa - punto 1. pag. 8 del Disciplinare di gara - Documento di Gara Unico Europeo (DGUE), al comma d) viene richiesto di dichiarare le attività che si intendono eventualmente subappaltare. Si chiede di confermare che tale richiesta include anche il servizio antincendio visto che i documenti di gara prevedono l'eventuale richiesta di tale servizio.

Risposta

Si conferma

- 8) Step 1 - Busta 1 - Documentazione Amministrativa - punto 4. pag. 11 del Disciplinare di gara, viene richiesto l'impegno di un fideiussore a rilasciare la garanzia definitiva. Si conferma che tale impegno possa essere prodotto anche quale dichiarazione inserita nella polizza fideiussoria di cui al punto 3. così come peraltro già previsto dagli schemi, in uso alle compagnie assicurative, di tale polizza?

Risposta

Si conferma

- 9) Step 1 - Busta 1 - Documentazione Amministrativa del Disciplinare di gara, in fondo a pag. 12 viene richiamato il punto 8. Si chiede di confermare il numero del punto.

Risposta

Non si conferma il numero del punto. Come si intuisce dal tenore del testo il richiamo corretto è al numero 9.

- 10) Step 1 - Busta 1 - Documentazione Amministrativa del Disciplinare di gara, nella seconda metà di pag. 13 viene richiamato più volte il punto 2. Si chiede di confermare il numero del punto.

Risposta

Si conferma (si intende punto 2 dello STEP 1)

- 11) Step 2 - Busta 2 - Documentazione Tecnica - punto 1. pag. 14 del Disciplinare di gara - relazione tecnica, si chiede di chiarire l'ambigua descrizione delle modalità di stesura della relazione tecnica, ovvero se vada seguita l'elencazione puntuale dell'Allegato 3C - criteri di valutazione qualitativa al Disciplinare di gara prendendo a riferimento le specifiche minime indicate nel Capitolato Tecnico come riportate nell'allegato stesso (come riportato) oppure vada strutturata in sezioni conformi ai diversi capitoli specifici previsti dal Capitolato Tecnico (come pure riportato). Si chiede, inoltre, di confermare che il numero massimo di pagine che è possibile editare, seguendo le vostre indicazioni di impostazione, è 40, numero che riteniamo ragionevolmente non sufficiente visto quanto è previsto inserire nella relazione tecnica. Nel caso in cui tale numero di pagine venisse superato? Con riferimento alla dicitura "esclusi eventuali allegati", si conferma, in ogni caso, che gli allegati non vanno conteggiati nelle 40 pagine e che le pagine degli allegati non andranno numerate progressivamente? Si chiede, infine, di confermare che non è necessario allegare i curricula degli operatori messi a disposizione per l'esecuzione dell'appalto vista la dicitura "...eventuali curricula professionali degli operatori messi a disposizione....".

Risposta

La Relazione tecnica dovrà dare evidenza del progetto tecnico offerto dal concorrente: dovrà quindi dar conto di recepire le richieste minime indicate nel Capitolato tecnico e dare poi evidenza delle proposte migliorative offerte, seguendo l'ordine indicato dell'Allegato 3C - criteri di valutazione qualitativa.

Si conferma il numero massimo di facciate, 40: tale indicazione non deve essere superata e la Commissione Giudicatrice dovrà attenersi a tale limite, al fine di non alterare la par condicio tra i concorrenti.

Tutti gli eventuali allegati che il concorrente intenda sottoporre non vanno considerati nel computo delle 40 pagine. Va da sé che tali allegati non possono che rappresentare un dettaglio di quanto verrà esposto nella Relazione tecnica, documento cardine per la valutazione dell'offerta da parte della Commissione.

Lo stesso vale per i curricula, che possono tra l'altro intendersi anche come riferiti a profili professionali che l'operatore economico si impegna ad offrire, non essendo richiesto per la presentazione dell'offerta la disponibilità del personale necessario ad effettuare il servizio.

- 12) Step 2 - Busta 2 - Documentazione Tecnica - punto 2. pag. 14 del Disciplinare di gara, al comma e) viene richiesta "certificazione relativa all'approvazione dell'ENAC per lo sbarco ed imbarco dall'hovering dei membri dell'equipaggio di missione e il recupero di infortunati, tramite OM"; ci risulta che tali operazioni non siano oggetto di specifica approvazione in quanto sono riportate nella SPA HEMS e, pertanto, vengono autorizzate con l'approvazione ENAC della stessa. Si chiede di confermare. In relazione al presente quesito vedasi, anche, quanto riportato all'Articolo 14 - requisiti delle ditte concorrenti - licenze ed autorizzazioni pag. 24 del Capitolato Tecnico, punto 5. "dell'approvazione dell'ENAC per lo sbarco ed imbarco dall'hovering dei membri dell'equipaggio di missione e il recupero di infortunati, tramite OM".

Risposta

Si conferma quanto riportato all'art. 14 del Capitolato tecnico.

- 13) Step 2 - Busta 2 - Documentazione Tecnica del Disciplinare di gara, ad inizio pag. 15 viene richiamato il comma g). Si chiede di confermare la lettera del comma.

Risposta

Non si conferma. Come si intuisce dal tenore del testo il richiamo corretto è dalla seconda all'ultima lettera dell'elenco ovvero "da lett. b) a lett. f)".

- 14) Step 2 - Busta 2 - Documentazione Tecnica pag. 15 del Disciplinare di gara, viene precisato che "tutti i documenti, ad eccezione delle certificazioni di qualità internazionali, devono essere in italiano o tradotti in italiano", si chiede se sia possibile trasmettere in lingua inglese i documenti/manualistica, specificatamente tecnico-operativi, redatti in questa lingua dalle autorità aeronautiche, dai costruttori e dagli operatori aerei. Nel caso specifico, confermate che il Manuale delle Operazioni (parte relativa alle operazioni HEMS/HHO, ecc.), il manuale di addestramento e la copia delle relative approvazioni, trattandosi di certificazione EASA (quindi certificazione di qualità internazionale), possano essere presentati in lingua inglese ossia non debbano essere tradotti in italiano? Si chiede, inoltre, se nel caso di presentazione di una traduzione in italiano la stessa debba essere giurata.

Risposta

Si conferma che la documentazione relativa all'offerta di gara deve essere prodotta in italiano o tradotta in italiano (anche a cura del concorrente che ne attesta la conformità). Le certificazioni e i documenti che abitualmente sono editi e utilizzati dagli operatori in lingua inglese possono essere prodotti in lingua originale.

- 15) Step 3 - Busta 3 - Offerta economica pag. 16 del Disciplinare di gara, si chiede di confermare che gli importi da indicare a Sistema, nell'apposito campo "Offerta economica", riportati ai commi b. c. e d. siano effettivamente € 0,00 (zero).

Risposta

Si conferma

- 16) Articolo 3 pag. 19 del Disciplinare di gara - DGUE - Parte IV - Criteri di selezione, viene indicata la sezione "d". Si chiede di confermare se per l'indicazione <<d>> si debba intendere l'indicazione <<ì>> presente nel Modello DGUE. Inoltre, relativamente alla stessa parte, si chiede di chiarire se la parola "ovvero" è da intendersi come "oppure" o alternativamente come "ossia"; vale a dire se va barrata la sezione <<ì>> e anche compilata la sezione A oppure se si tratta di due opzioni alternative.

Risposta

Si precisa che per indicazione <<d>> si deve intendere l'indicazione contrassegnata con la lettera <<α>> presente nel modello DGUE. La compilazione delle altre sezioni della parte IV è alternativa.

- 17) Articolo 8 pag. 26 del Disciplinare di gara - criteri di aggiudicazione - comma B) Prezzo, viene indicata nella legenda la voce "Pi = prezzo offerto dal concorrente-iesimo" mentre nella formula si ritrova la voce "P". Si chiede di confermare che la voce "P" è da intendersi "Pi".

Risposta

Si conferma

- 18) In relazione all'Allegato 3A del Disciplinare di gara - modello DGUE - parte IV - Criteri di selezione - paragrafo A - Idoneità - punto 1) pag. 11 si chiede di confermare che per Iscrizione in un Registro Professionale o Commerciale si intende l'Iscrizione alla CCIAA.

Risposta

Si conferma

- 19) In relazione all'Allegato 3B del Disciplinare di gara - Dichiarazione ad integrazione del DGUE - punti i. e k.. Punto i.: si chiede di confermare che la dicitura "...precedente punto g" si debba invece intendere "... precedente punto h". Punto k.: si chiede di confermare che la dicitura "... precedente punto i" si debba invece intendere "... precedente punto j".

Risposta

Come si intuisce dal tenore del testo il richiamo del punto i) deve intendersi al punto h) e il richiamo del punto k) deve intendersi al punto j).

- 20) Si chiede di chiarire in che modo la SA intenda assegnare il punteggio di cui al punto "2.c personale" dell'Allegato 3C al Disciplinare di gara. Più esattamente, vigendo il principio di non commistione tra requisiti di qualificazione e criteri di valutazione, si chiede di confermare che la presentazione di curricula di piloti e tecnici è soltanto "eventuale" (Step 2 - Busta 2 - Documentazione Tecnica - punto 1. Relazione tecnica pag. 14 del Disciplinare di gara) e che dunque in sede di presentazione dell'offerta il concorrente non deve allegare i curricula di piloti e tecnici. Tuttavia, si chiede, a questo punto, di confermare altresì, come sopra, in che modo la SA assegnerà il punteggio per l'esperienza di piloti e tecnici in numero pari a svolgere il servizio oggetto di appalto e se la SA ritenga obbligatorio e dunque a pena di esclusione presentare (i.e. dichiarare) un numero minimo di piloti e tecnici in sede di offerta. Ancora più esattamente e conclusivamente, ritenete possibile e confermate che il concorrente possa in sede di presentazione dell'offerta dichiarare il possesso di determinati livelli di professionalità (esperienza, competenza, conoscenza etc. dei piloti e tecnici come da punto 2.c - Allegato 3C cit.) pur non avendo ancora contrattualizzato tutti o alcuni dei piloti e tecnici suddetti e che successivamente alla stipula della Convenzione (entro 150 giorni) il concorrente medesimo debba comprovare il possesso del requisito di esecuzione rappresentato dall'avere in organico i piloti e tecnici di cui ha dichiarato l'esistenza? In che modo la SA ritiene che si debba comprovare a quel tempo il requisito di esecuzione suddetto? Sussistono nella lex di gara diverse incongruenze in tal senso che spingono alla formulazione di questo quesito, il quale viene comunque diffuso e ripetuto altre volte appresso in relazione a specifiche disposizioni di gara. Si chiede, infine, di confermare che nulla va presentato per i copiloti.

Risposta

Si conferma che in sede di offerta i livelli di professionalità dei piloti dichiarati costituiscono impegno il cui adempimento verrà verificato in sede controllo dei requisiti di cui all'art. 5 dello Schema di Convenzione

Per i copiloti, richiesti per il volo notturno, valgono le stesse indicazioni valide per i piloti.

- 21) Allegato 3C del Disciplinare di gara - criteri di valutazione qualitativa - punto 2.c Personale, si richiede di indicare diversi parametri numerici esperienziali. Si chiede di confermare, innanzitutto, se tali dati, nella loro totalità, si riferiscano effettivamente, come indicato, sia ai piloti che ai tecnici; ci risulta, infatti, non possibile e comunque pertinente attribuire ai tecnici "... ore in operazioni con gancio baricentrico" e "... ore di volo sul tipo di elicottero proposto per il servizio". Si chiede, inoltre, di indicare, non essendo obbligatoria la presentazione di curricula (vedi Step 2 - Busta 2 - Documentazione Tecnica - punto 1. pag. 14 del Disciplinare di gara - relazione tecnica), essendo prevista entro 150 giorni dalla stipula della Convenzione la presentazione dell'elenco dei piloti e dei membri di equipaggio HEMS ed HHO da impiegare nel servizio (vedi articolo 5 - efficacia della Convenzione - punti 6 e 7 pag. 8 dello Schema di Convenzione) ed essendo richiesto che i requisiti dei piloti e dei membri di equipaggio HEMS ed HHO siano posseduti almeno 30 giorni prima dell'inizio del servizio (vedi articoli 17 - requisiti dei piloti/copiloti e 18 - membro di equipaggio HEMS/HHO pagg. 25 e 26 del Capitolato Tecnico), in quale forma e con quali modalità fornire i dati richiesti. Si chiede, infine, di confermare che nulla va presentato per i copiloti.

Risposta

Si conferma che l'esperienza con il verricello e il gancio baricentrico potrà essere valorizzato in sede di valutazione tecnica per entrambe le figure indicate

Si conferma che in sede di offerta i livelli di professionalità del personale dichiarato costituiscono impegno il cui adempimento verrà verificato in sede controllo dei requisiti di cui all'art. 5 dello Schema di Convenzione.

Per i copiloti richiesti per il volo notturno valgono le stesse indicazioni valide per i piloti

- 22) Allegato 3C del Disciplinare di gara - criteri di valutazione qualitativa - punto 4) esperienza per servizi HEMS già maturata, si richiede di indicare il numero delle basi HEMS gestite. Si chiede di confermare se tale dato viene richiesto quale parametro per riparametrare i dati successivamente richiesti (ore in operazioni HHO, esperienza maturata in volo notturno, etc.). Si chiede, inoltre, di confermare se i dati richiesti, quali ore in operazioni HHO ed esperienza maturata in volo notturno, vadano intesi come numero globale dell'attività dell'operatore e se il numero medio di missioni (notturne?) gestite per singola base vada inteso su base annua. Si nota, infine, l'assenza della suddivisione dei 10 punti assegnabili tra i vari punti di valutazione, si richiede di chiarire/integrare.

Risposta

Si conferma gli atti di gara ed in particolare che "il Numero di ore in operazioni HHO, verrà considerato in rapporto al numero di basi gestite".

I punti totali verranno assegnati dalla Commissione valutatrice per il criterio 4 considerando tutte le voci indicate.

- 23) Allegato 3D del Disciplinare di gara - Schema offerta economica (Lotto 1 e Lotto 2), si nota la presenza della colonna "aliquota IVA", si chiede di confermare se la stessa vada completata indicando la % dell'aliquota IVA da applicare considerando, comunque, che tale aliquota varia, ad esempio nel caso delle ore di volo, in base alla presenza o meno del paziente a bordo.

Risposta

Si conferma

- 24) Allegato 3D del Disciplinare di gara - Schema offerta economica (Lotto 1 e Lotto 2), si chiede di confermare che la dicitura, presente alla voce D, "... maggiorazione canone rispetto alla Voce 1.A" si debba invece intendere "...maggiorazione canone rispetto alla Voce A.1".

Risposta

Si conferma

- 25) Allegato 3D del Disciplinare di gara - Schema offerta economica (Lotto 1 e Lotto 2), si chiede di confermare la quantità pari a 6 mesi indicata alla Voce D quale "Opzione Servizio Volo Notturno".

Risposta

Si conferma

- 26) Allegato 3D del Disciplinare di gara - Schema offerta economica (Lotto 2), si chiede di confermare che la dicitura, presente alle voci D-E.1-E.2, "Lotto 1" si debba invece intendere "Lotto 2".

Risposta

Si conferma. Trattandosi di un modello "editabile", il concorrente potrà apportare le opportune modifiche.

- 27) Articolo 1 - oggetto dell'appalto e suddivisione in lotti pag. 5 del Capitolato Tecnico, tra gli interventi previsti al comma d. viene riportato "eventuale trasporto di neonati in incubatrice". Si chiede di fornire dettagli tecnici relativamente all'incubatrice al fine di verificarne l'installabilità. In relazione al presente quesito vedasi, anche, quanto riportato all'Articolo 10 - cabina pag. 20 del Capitolato Tecnico, "possibilità di alloggiamento dell'incubatrice in dotazione ad una base HEMS da individuare per il servizio di trasporto del neonato critico".

Risposta

L'attuale dotazione di incubatrici in possesso delle Aziende Sanitarie deve essere aggiornata. Pertanto le nuove acquisizioni verranno effettuate tenendo conto della compatibilità con gli aeromobili offerti dalla ditta aggiudicataria.

- 28) Articolo 3 - area di competenza, basi operative, rete di destinazioni e prestazioni garantite dalla ditta aggiudicataria pag. 6 del Capitolato Tecnico, in fondo alla pagina si riporta la dicitura "In questo caso gli oneri (hangar ove previsto, scorta di carburante, allestimento Base per le attività operative aeronautiche) sono a carico della Ditta Aggiudicataria per il primo spostamento"; si chiede di confermare se con tale dicitura si intende realizzare e/o comunque mettere a disposizione tutto quanto necessario alla realizzazione della nuova base, che oltremodo in base alle attuali norme dovrà essere certificata eliporto, e che, pertanto, l'Amministrazione Contraente metterà a disposizione esclusivamente l'area ove realizzarla.

Risposta

Come previsto nel Capitolato tecnico gli oneri a carico della ditta sono quelli relativi a “hangar ove previsto, scorta di carburante, allestimento Base per le attività operative aeronautiche”.

- 29) Articolo 3 - area di competenza, basi operative, rete di destinazioni e prestazioni garantite dalla ditta aggiudicataria pagg. 7-8 del Capitolato Tecnico, viene indicato per le basi di Pieve di Cadore e di Treviso la messa a disposizione di un impianto per il rifornimento della capacità di lt. 7.000. Si chiede di confermare se a tale capacità va sommata quella della scorta minima, pari a lt. 3.000, oppure se trattasi di capacità complessiva.

Risposta

Trattasi della capacità complessiva.

- 30) Articolo 3 - area di competenza, basi operative, rete di destinazioni e prestazioni garantite dalla ditta aggiudicataria pagg. 7-8 del Capitolato Tecnico, per tutte le basi HEMS viene riportata la richiesta di effettiva gestione o la possibilità di richiedere la stessa di eliporti/elisuperfici (in elevazione e non) presenti nelle aree di competenza delle basi stesse. In relazione a quanto sopra riportato si chiede di confermare che: - le elisuperfici di Belluno, Feltre e Cortina d'Ampezzo – l'eliporto di Treviso, l'elisuperficie di Oderzo e le elisuperfici in elevazione di Conegliano e Montebelluna – l'elisuperficie in elevazione dell'ospedale di Padova – l'elisuperficie di Lungadige Attiraglio e l'elisuperficie in elevazione “Polo Confortini” sono autorizzate/i dall'E.N.A.C. e che l'autorizzazione è in corso di validità. Si chiede, inoltre, di confermare che, nel caso di elisuperfici/eliporti non autorizzate/i dall'E.N.A.C., verrà richiesta esclusivamente la gestione e non anche l'eventuale iter certificativo.

Risposta

Si rinvia al censimento ENAC disponibile nel portale della stessa Autorità.

In caso di elisuperfici/eliporti non autorizzate/i dall'E.N.A.C., l'iter certificativo non è a carico della ditta aggiudicataria.

- 31) Articolo 3 - area di competenza, basi operative, rete di destinazioni e prestazioni garantite dalla ditta aggiudicataria pag. 8 del Capitolato Tecnico, per tutte le basi HEMS viene riportata la possibilità di richiedere eventuali servizi antincendio di eliporti/elisuperfici (in elevazione e non) presenti nelle aree di competenza delle basi stesse. Si chiede di confermare che, per ogni effettiva richiesta di un servizio antincendio, alla ditta aggiudicataria verrà riconosciuto l'importo offerto di cui alle voci E.1 (lotto diurno) e/o E.2 (lotto diurno con reperibilità notturna) dello Schema offerta economica - Lotto 1 e Lotto 2 (Allegato 3D del Disciplinare di gara).

Risposta

Si conferma

- 32) Articolo 4 - incremento delle basi ed esigenze straordinarie pag. 9 del Capitolato Tecnico, viene riportata la possibile attivazione di una quinta base di elisoccorso. Si chiede di confermare che le spese per l'attivazione/realizzazione di tale ulteriore base sono comunque a carico dell'Amministrazione Contraente. Si segnala, inoltre, che il termine per l'attivazione del Servizio fissato in 180 giorni dalla richiesta, comprensivo di tutte le infrastrutture necessarie per l'espletamento dello stesso, non risulta congruo né sufficiente per l'ottenimento, ad esempio, delle autorizzazioni ENAC (in particolare la certificazione quale eliporto) e/o la realizzazione di un impianto antincendio completo delle relative autorizzazioni e/o la realizzazione di un impianto di stivaggio e di erogazione del carburante a norma di legge. Si chiede, pertanto, di confermare se tale termine possa essere esteso a fronte di ritardi non dipendenti dall'operato della ditta aggiudicataria.

Risposta

Eventuali ritardi nell'attivazione di una quinta base di elisoccorso nel territorio della Regione Veneto che non dipendano dalla Ditta contraente (autorizzazioni, certificazioni, ecc.) non saranno attribuiti alla stessa.

- 33) Articolo 4 - incremento delle basi ed esigenze straordinarie pag. 10 del Capitolato Tecnico, si richiede, in caso di esigenze straordinarie, la messa a disposizione, con modalità riportate nell'articolo stesso, “... di uno degli elicotteri presentati come aggiuntivi ...”. Si chiede di confermare che per elicotteri aggiuntivi si intendono quelli messi a disposizione come sostitutivi (stand-by) di quelli normalmente posti in servizio. Si chiede, inoltre, di confermare che per ogni lotto è prevista la messa a disposizione: - di due elicotteri in servizio - di un elicottero sostitutivo, nel caso in cui i due elicotteri in servizio fossero dello stesso tipo e variante - di due elicotteri sostitutivi, nel caso in cui i due elicotteri in servizio fossero di diverso tipo e variante. In relazione al presente quesito vedasi, anche, quanto riportato all'inizio dell'Articolo 9 - caratteristiche tecniche e prestazioni degli elicotteri titolari e sostitutivi generali e per profili di missione pag. 15 del Capitolato Tecnico, “Gli elicotteri proposti per ciascuna Base (titolare e sostitutivo) ..” e quanto riportato allo stesso articolo, pag. 19 penultimo comma “... come elicottero principale e sostitutivo, ..., per ciascuna base.”.

Risposta

Per elicottero aggiuntivo si intende un aeromobile che viene garantito per operazioni solitamente di addestramento, mentre l'elicottero in servizio rimane operativo. Nel caso la ditta presentasse elicotteri diversi, gli elicotteri sostitutivi/aggiuntivi dovranno avere le medesime caratteristiche di quelli in servizio.

- 34) Articolo 5 - modalità di svolgimento del servizio pag. 11 del Capitolato Tecnico, al comma b. Servizio H24 (opzionale) si riporta "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." Si chiede di confermare che nel caso di servizio continuativo, per le operazioni notturne, il membro di equipaggio HHO in modalità NVG non debba effettuare operazioni al verricello.

Risposta

L'implementazione di operazioni speciali HHO in modalità NVG è prevista nell'ultima fase di attivazione/implementazione del volo notturno, le cui tempistiche saranno oggetto di contrattazione fra le parti

- 35) Articolo 7 - gestione del servizio pag. 13 del Capitolato Tecnico, al punto 4. Istituzione di una biblioteca tecnico-operativa viene, tra l'altro, richiesta la presenza didell'elicottero in linea di volo e documentazione ufficiale comprovante la sua manutenzione, prescrizioni di aeronavigabilità e S.B.). Si chiede di confermare che tale documentazione sia rappresentata dall'HTL (Quaderno Tecnico di Bordo). Si precisa, in tal senso, che la compilazione/archiviazione dei Log-Book e Work Report manutentivi vengono effettuate presso la sede principale dalla CAMO e, quindi, non possono essere gestite presso sedi esterne.

Risposta

Si rimanda a quanto previsto nella normativa ENAC.

- 36) Articolo 9 - caratteristiche tecniche e prestazioni degli elicotteri titolari e sostitutivi generali e per profili di missione pagg. 16-17-18 del Capitolato Tecnico, nei profili di missione delle "Missioni Air Ambulance" della base di Pieve di Cadore e della base di Verona si decolla dalla base stessa con 6 persone a bordo mentre nei profili di missione delle "Missioni Air Ambulance" della base di Treviso e della base di Padova si decolla dalla base stessa con 5 persone a bordo. Si chiede di chiarire/confermare.

Risposta

Si conferma quanto riportato nel Capitolato Tecnico

- 37) Articolo 9 - caratteristiche tecniche e prestazioni degli elicotteri titolari e sostitutivi generali e per profili di missione pag. 18 del Capitolato Tecnico - Caratteristiche comuni per gli elicotteri di tutte le basi, tra le caratteristiche tecniche minime che gli elicotteri dovranno possedere viene riportato "verricello di portata di almeno 245 kg, tenendo presenti le eventuali limitazioni di portata in relazione alla temperatura esterna, e lunghezza del cavo non inferiore a 88 m". Si chiede di confermare che per "... tenendo presenti le eventuali limitazioni di portata in relazione alla temperatura esterna ..." si intende l'accettazione di portate inferiori in condizioni di temperatura particolari. Nello specifico si fa presente che il verricello che equipaggia uno degli elicotteri maggiormente impiegati nell'elisoccorso ed in possesso delle caratteristiche richieste in questa procedura ha una portata rispondente a quanto richiesto ma limitata a 225 kg al di sotto dei zero gradi centigradi. Possono sussistere altre limitazioni diverse dalla temperatura. Confermate?

Risposta

Le limitazioni alla portata dei verricelli dipendono dalle indicazioni imposte dal costruttore, e necessariamente applicate dalla Ditta esercente.

- 38) Articolo 9 - caratteristiche tecniche e prestazioni degli elicotteri titolari e sostitutivi generali e per profili di missione pag. 18 del Capitolato Tecnico - Caratteristiche comuni per gli elicotteri di tutte le basi, tra le caratteristiche tecniche minime che gli elicotteri dovranno possedere viene riportato "telefono satellitare/GSM installato a bordo, facente parte della strumentazione fissa dell'aeromobile". Si chiede di confermare che il telefono sopraindicato debba effettivamente e necessariamente fare parte della strumentazione fissa dell'aeromobile.

Risposta

Il telefono satellitare/GSM deve far parte della dotazione fissa dell'aeromobile.

- 39) Articolo 9 - caratteristiche tecniche e prestazioni degli elicotteri titolari e sostitutivi generali e per profili di missione pag. 18 del Capitolato Tecnico - Caratteristiche comuni per gli elicotteri di tutte le basi, tra le caratteristiche tecniche minime che gli elicotteri dovranno possedere viene riportato "faro di ricerca compatibile con sistema NVG, che garantisca una idonea illuminazione dell'area delle operazioni". Si chiede di confermare se per faro di ricerca si intende anche uno di quelli già installati nella versione "base" dell'elicottero. Si chiede, inoltre, di confermare che tale dotazione debba

considerarsi obbligatoria solo al momento di effettiva richiesta di attivazione del servizio notturno e quindi non al momento di presentazione dell'offerta.

Risposta

Il faro di ricerca deve essere compatibile con sistema NVG, che garantisca una idonea illuminazione dell'area delle operazioni. Esso deve essere compreso nell'offerta e potrà essere installato al momento dell'attivazione del servizio di volo notturno.

- 40) Articolo 9 - caratteristiche tecniche e prestazioni degli elicotteri titolari e sostitutivi generali e per profili di missione pag. 19 del Capitolato Tecnico, ad inizio pagina viene riportato che "Tutti gli elicotteri dovranno disporre dei pattini da neve, ...". Si chiede di confermare che, in sostituzione/alternativa dei/ai pattini da neve, possano essere utilizzati quelli antiaffondamento.

Risposta

Il concorrente potrà presentare prodotti con caratteristiche equivalenti adeguatamente documentate.

- 41) Articolo 13 - allestimento sanitario degli elicotteri pag. 23 del Capitolato Tecnico, ad inizio pagina si richiede di presentare un "Progetto di standardizzazione dei presidi di stabilizzazione/trasporto per ciascuna Base che verranno dislocate negli ospedali di riferimento per il pronto ripristino del presidio a bordo dell'elicottero.". Si chiede di chiarire e dettagliare.

Risposta

Scopo della proposta è quello di garantire, nel caso un mezzo via terra giunga sul luogo di insorgenza della patologia acuta, un rapido caricamento del paziente già stabilizzato in elicottero, senza privare l'ambulanza dei presidi di immobilizzazione (tavola spinale, scoop, pneuspine, ecc.). Il progetto presentato può suggerire soluzioni in tal senso.

- 42) Articolo 13 - allestimento sanitario degli elicotteri pag. 23 del Capitolato Tecnico, viene precisato che "Le caratteristiche tecniche degli apparecchi da fornire saranno specificate successivamente dall'Azienda Sanitaria contraente." Si chiede, pertanto, di chiarire come si possa eventualmente produrre l'offerta economica facoltativa di cui alla voce F dell'Allegato 3D del Disciplinare di gara - Schema offerta economica.

Risposta

L'offerta potrà essere tarata su una cifra media di riferimento con cui vengono normalmente commercializzate le attrezzature sanitarie per emergenza/urgenza sanitaria.

- 43) Articolo 15 - equipaggio pag. 24 del Capitolato Tecnico, nell'equipaggio di missione messo a disposizione delle Aziende Contraenti figurano: - tecnico di elisoccorso CNSAS - eventuale conduttore con unità cinofila (di norma nel periodo invernale). Si chiede di chiarire se trattasi di due figure distinte o se i due ruoli vengono accorpati da una sola persona.

Risposta

La figura del TE e del conduttore di unità cinofila sono distinte.

- 44) Articolo 15 - equipaggio pag. 24 del Capitolato Tecnico, si chiede di confermare se il documento "Man Power Plan", che sarà oggetto di valutazione qualitativa, vada presentato con/inserito nella Relazione tecnica di cui al punto 1 dello Step 2 - Busta 2 - Documentazione Tecnica pag. 14 del Disciplinare di gara.

Risposta

Si conferma che il documento quale illustrazione di come l'operatore intende organizzare l'attività nel rispetto dei tempi massimi di volo e di servizio, che sarà oggetto di valutazione qualitativa va inserito nella busta tecnica, come riporta il Disciplinare laddove rimanda alla relazione "strutturata in sezioni conformi ai diversi capitoli specifici previsti dallo stesso Capitolato ed ai criteri di valutazione" e agli eventuali allegati.

- 45) All'articolo 16 - requisiti generali dell'equipaggio di condotta pag. 25 del Capitolato Tecnico viene indicato di "... fornire l'elenco e le generalità dei piloti, dei copiloti solo in caso di attivazione della Base H24, e dei membri HEMS/HHO ...". Non rilevando l'indicazione di termini temporali per quanto richiesto, si chiede di chiarire anche in relazione a quanto contenuto nel quesito successivo.

Risposta

I termini temporali per la presentazione della documentazione richiesta verranno definiti in sede di attivazione del servizio notturno.

- 46) All'articolo 17 - requisiti dei piloti/copiloti pag. 25 del Capitolato Tecnico viene richiesto che i requisiti riportati siano "... attestati da apposita dichiarazione del pilota ai sensi ... che riporti la tipologia dell'attività e gli esercenti presso i quali è stata prestata la stessa ...". Si chiede di confermare che tali dichiarazioni debbano essere presentate entro 150 giorni dalla

stipula della Convenzione unitamente alla presentazione dell'elenco dei piloti da impiegare nel servizio (vedi articolo 5 - efficacia della Convenzione - punto 6 pag. 8 dello Schema di Convenzione). Si chiede, inoltre, di confermare quanto sopra anche per i membri di equipaggio HEMS/HHO da impiegare nel servizio. Si chiede, anche, di confermare la richiesta di corredare la dichiarazione del pilota con copia dei libretti di volo considerando la mole di documentazione da produrre. Si chiede, infine, di confermare che nulla va presentato per i copiloti.

Risposta

Si conferma quanto richiesto e si precisa che per i copiloti la documentazione andrà presentata solo in fase di attivazione del volo notturno.

- 47) All'articolo 17 - requisiti dei piloti/copiloti pag. 25 del Capitolato Tecnico tra i requisiti riportati e richiesti per i piloti comandanti troviamo "attività al gancio baricentrico (Heslo 2) di almeno 500 ore effettuate in ambiente montano a quote superiori a 1.500 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". Si chiede di confermare che il requisito relativo all'attività al gancio baricentrico è alternativo a quello riguardante l'esperienza in operazioni con verricello mentre il requisito di ore di volo in missioni di elisoccorso deve essere comunque posseduto. Si chiede, inoltre, di confermare che tra le operazioni con verricello possano essere incluse anche quelle effettuate nel corso degli addestramenti periodici.

Risposta

Si conferma che il requisito relativo all'attività con gancio baricentrico è alternativo a quello relativo ad operazioni con verricello; è autorizzato anche l'inserimento delle operazioni con verricello effettuate durante addestramenti

- 48) Articolo 17 - requisiti dei piloti/copiloti pag. 25 del Capitolato Tecnico Il capitolato richiede (sottolineature nostre): "Per entrambi i lotti, tutti i piloti comandanti messi a disposizione dalla Ditta Aggiudicataria devono essere in possesso dei requisiti 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); (...) 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." Si chiede di chiarire le modalità di dichiarazione di quanto sopra richiesto, anche in considerazione del quesito (n.7) relativo agli "eventuali curricula" e del fatto che lo stesso Articolo 17 del Capitolato Tecnico prevede il possesso di tali requisiti almeno 30 giorni prima dell'inizio del servizio. Quanto richiesto al comma precedente si richiede anche per quanto riguarda la figura del membro di equipaggio HEMS/HHO (vedi Articolo 18 del Capitolato Tecnico). Lo stesso principio si applica alla richiesta, potenzialmente contrastante, di dichiarazione del pilota di possesso della "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" (posseduta dai soli piloti attualmente impiegati nel contratto in scadenza) che si oppone alla richiesta "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".

Risposta

In merito alla qualificazione di area, è ammesso il fatto che, se tale qualificazione non è in possesso dei piloti, gli stessi possano essere qualificati a spese della Ditta entro i termini.

Per i termini di dichiarazione si confermano i termini indicati negli atti di gara.

- 49) All'articolo 18 - membro di equipaggio HEMS/HHO pag. 26 del Capitolato Tecnico tra i requisiti riportati e richiesti per i membri di equipaggio HEMS/HHO troviamo "...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 ...". Si chiede di confermare che tra le operazioni reali di soccorso con l'uso del verricello possano essere incluse anche quelle effettuate nel corso degli addestramenti periodici.

Risposta

Il requisito è relativo ad operazioni reali di soccorso; nel caso i membri di equipaggio HEMS/HHO raggiungano tale requisito sommando anche le ore effettuate in addestramento, ciò deve essere dichiarato.

- 50) Articolo 21 - addestramento del personale sanitario e di soccorso pag. 29 del Capitolato Tecnico, viene riportato più volte il termine "elicottero aggiuntivo". Si chiede di confermare che per elicottero aggiuntivo si intende quello messo a disposizione come sostitutivo (stand-by) di quelli normalmente posti in servizio.

Risposta

L'elicottero può essere quello offerto come sostitutivo, ma deve essere utilizzato per le esercitazioni congiuntamente all'elicottero in servizio, che deve garantire la continuità operativa.

- 51) Articolo 22 - uniformi di servizio pag. 29 del Capitolato Tecnico, vengono richiesti per le basi HEMS di Pieve di Cadore, Treviso e Padova n. 2 cambi completi mentre per la base HEMS di Verona ne vengono richiesti n. 3. Si chiede di confermare tale differenziazione. Inoltre, per le seguenti dotazioni: - Giacca anti-acqua leggera elisoccorso - Soft Shell ad alto taglio termico con maniche staccabili - Piumino salvavita si chiede di confermare se ad ogni operatore sanitario sarà fornita una singola unità per ogni tipologia di dotazione.

Risposta

Si conferma il numero differenziato dei cambi da fornire; per le dotazioni citate dovrà essere fornito un singolo capo

- 52) Articolo 23 - determinazione del prezzo dei servizi obbligatori - pag. 30 del Capitolato Tecnico. Si chiede di chiarire/specificare cosa si intenda per "... redatta su carta legale ...".

Risposta

Si tratta di un evidente refuso, di cui non tener conto.

- 53) Articolo 23 - determinazione del prezzo dei servizi obbligatori - pag. 30 del Capitolato Tecnico, al comma B) le ore di volo indicative riportate per le quattro basi HEMS non corrispondono a quelle riportate, invece, sull'Allegato 3D (Lotto 1 e Lotto 2) del Disciplinare di gara - Schema offerta economica. Si chiede di chiarire quali dei due valori discordanti considerare valido.

Risposta

Si precisa che nell'Allegato 3 C voce B sono comprese anche le ore di addestramento obbligatorio da effettuare con elicottero operativo. Pertanto le ore da considerare per calcolare l'importo di offerta sono quelle di cui all'Allegato medesimo.

- 54) Si chiede di indicare le modalità di comunicazione (se nella relazione tecnica o in eventuali allegati) della eventuale messa a disposizione di elementi migliorativi quale, a titolo esemplificativo e non esaustivo, un sistema di rilevazione di cavi elettrici o metallici.

Risposta

Si conferma che eventuali elementi migliorativi che saranno oggetto di valutazione vanno inseriti nella busta tecnica, come riporta il Disciplinare laddove rimanda alla relazione "strutturata in sezioni conformi ai diversi capitoli specifici previsti dallo stesso Capitolato ed ai criteri di valutazione" e agli eventuali allegati.

- 55) Si chiede di confermare che le voci di costo opzionali (non ricomprese nella base d'asta) e l'offerta economica facoltativa per le attrezzature sanitarie di cui all'Articolo 13 del Capitolato Tecnico, riportate all'Allegato 3D del Disciplinare di gara - Schema offerta economica, non influiranno sull'assegnazione del punteggio relativo all'offerta economica.

Risposta

Si conferma, precisando che le voci di costo opzionali sono comunque obbligatorie mentre l'offerta economica per le attrezzature sanitarie di cui all'Articolo 13 del Capitolato Tecnico è facoltativa.

- 56) Con riferimento all'articolo 15 del Capitolato Tecnico si richiede di precisare il numero minimo dei componenti dell'equipaggio di condotta da presentare per entrambi i lotti.

Risposta

Si rimanda a quanto indicato all'art. 15 del Capitolato Tecnico citato.

- 57) Con riferimento all'art.3 del Capitolato Tecnico, si chiede di precisare se gli oneri a carico della Ditta Aggiudicataria siano da intendersi quelli relativi al "primo spostamento" in termini assoluti, richiesto da una sola delle Aziende Sanitarie, oppure a quello che ognuna delle quattro Aziende Sanitarie potrà richiedere.

Risposta

Gli oneri riguardano eventuali spostamenti richiesti da ciascuna Azienda Sanitaria.

- 58) Con riferimento allo "Step 2 - Busta 2 Documentazione Tecnica" punto 3 del Disciplinare, considerata la mole documentale e la conseguente complessità dell'upload sulla piattaforma Sintel, si richiede di poter presentare solo l'indice degli Operation Manuals. Resta ferma la disponibilità del concorrente a rendere disponibile la versione integrale dei documenti succitati su richiesta della Stazione Appaltante.

Risposta

La Relazione tecnica dovrà dare evidenza del progetto tecnico offerto dal concorrente e tale documento costituirà il cardine per la valutazione dell'offerta da parte della Commissione.

Tutti gli eventuali allegati che il concorrente intenda sottoporre, non possono che rappresentare un dettaglio di quanto verrà esposto nella Relazione tecnica.

Di conseguenza, gli stessi dovranno rimanere circoscritti ad elementi essenziali e non dispersivi per la valutazione tecnica delle offerte.

Va da sé che non è possibile estendere la valutazione a documenti non presentati con l'offerta tecnica, entro i termini di presentazione offerte.

- 59) Con riferimento all'art. 1 del Capitolato, oggetto dell'appalto e suddivisione in lotti, e relativamente al requisito: 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""

Si ritiene che indicare nell'oggetto dell'appalto anche i voli HAA, per quanto si riscontra anche in altri articoli (a titolo di esempio, nell'art. 5 del Capitolato), introduca un elemento di confusione e di non univocità del quadro normativo applicabile. In particolare, in alcuni punti il capitolato sembra non distinguere correttamente i voli HAA (che sono normali voli di trasporto passeggeri, CAT Commercial Air Transportation) e i voli HEMS che vengono operati sotto approvazione speciale SPA.HEMS come previsto dal regolamento EU 965/2012. La suddivisione introdotta dalle "Linee guida per l'organizzazione dei servizi di soccorso sanitario con elicottero" edizione del 3 febbraio 2015, introduce la più opportuna classificazione tra missioni primarie (intervento sul luogo dell'evento) e missioni secondarie (trasporto di pazienti tra ospedale e ospedale), quali voli rientranti nel soccorso sanitario con elicotteri HEMS. Ciò permette di operare nell'ambito di un quadro normativo univoco, in quanto i voli HAA non attraggono le alleviation dei voli HEMS. Un volo HAA nell'ambito di un servizio strutturato di elisoccorso HEMS è una eventualità difficilmente rintracciabile. Se poi, come vedremo per l'articolo 5, la mancata distinzione tra voli primari e secondari non viene tenuta in considerazione, si introducono delle criticità per la stessa sicurezza delle operazioni. Si richiede pertanto di chiarire il suddetto punto specificatamente in relazione alla distinzione tra missioni primarie e secondarie.

Risposta

A scopo chiarificatore, le missioni HAA sono intese come missioni secondarie.

- 60) Con riferimento all'art. 3 - area di competenza, basi operative, rete di destinazioni e prestazioni garantite dalla ditta aggiudicataria - in cui si evidenzia che "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 (hangar ove previsto, scorta di carburante, allestimento Base per le attività operative aeronautiche) sono a carico della Ditta Aggiudicataria per il primo spostamento. Eventuali spostamenti successivi al primo saranno oggetto di negoziazione tra le parti." si chiede di precisare quali siano gli oneri di spostamento che risulteranno in capo alla D.A. al fine di poter definire con certezza i costi ad essi relativi e formulare un'offerta economica coerente e ben definita. Inoltre, con riferimento alle basi del lotto 1, nel caso in cui si dovesse procedere al trasferimento delle stesse basi, si chiede conferma che i relativi hangar saranno anche in questo caso messi a disposizione dalla S.A.

Risposta

Come previsto nel Capitolato tecnico gli oneri a carico della ditta per ciascuna Azienda Sanitaria sono quelli relativi a "hangar ove previsto, scorta di carburante, allestimento Base per le attività operative aeronautiche".

- 61) Con riferimento all'art. 5 - modalità di svolgimento del servizio, la Ditta Aggiudicataria 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 sarà 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 sarà 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.HEMS.130 (e) (2) (ii) e s.m.i.. La formulazione del requisito relativo all'orario di servizio non consente la formulazione di un'offerta, in quanto sembra che

la decisione di estendere il servizio dalla operatività solo diurna a quella H12 dipenda da una decisione, non meglio specificata nel suo processo formale di delibera, della direzione SUEM di ciascuna azienda contraente. Onde evitare che nella formulazione dell'offerta ciascun partecipante interpreti in modo differente il suddetto requisito, si chiede di chiarire se:

- L'estensione alle 12 ore vada considerata un servizio aggiuntivo offerto
- L'adeguamento della base di partenza alla operatività notturna vada considerato a carico della D.A. o della S.A.
- L'impiego del personale vada calcolato per operazioni H12 o HJ diurne. In periodo invernale infatti, orientativamente da ottobre a marzo, l'operatività notturna interesserebbe una fascia oraria tale da determinare necessità di calcolo dell'impiego diurno e notturno del personale di condotta e del personale TCM.

Si chiede infine di chiarire le modalità di dettaglio dell'attivazione del servizio H12, il calcolo della tariffa relativa e i tempi per l'attivazione.

Risposta

Si conferma quanto riportato nel Capitolato tecnico.

- 62) Con riferimento all'art. 5 modalità di svolgimento del servizio che cita "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.HEMS.130 (e) (2) (ii) e s.m.i." L'attività single pilot NVG presenta un livello di rischio molto elevato, che non va incontro all'interesse della sicurezza del servizio reso ai cittadini. Ulteriormente, salvo diversa precisazione in merito, tale attività, sembrerebbe comprendere anche attività HHO (operazioni speciali di verricello, di notte con visori), situazione questa ancora più rischiosa. Normalmente è necessario un periodo di introduzione di tali operazioni che coinvolge il personale della DA, il personale sanitario e in genere richiede il coinvolgimento della SA in termini di strutture e organizzazione sul territorio. In questo processo, per garantire la sicurezza delle operazioni, sarebbe auspicabile iniziare le specifiche attività con equipaggio plurimo per poi valutare nel tempo la eventuale transizione a operazioni single pilot, non escluse a priori dalla normativa ma non automaticamente implementabili. Al fine di rendere il quadro dei partecipanti alla gara omogeneo in termini di costi e sicurezza delle operazioni, si consiglia di prevedere le operazioni notturne esclusivamente con due piloti, per un periodo non inferiore a due anni, dando la possibilità, dopo tale periodo iniziale, all'operatore di proporre un solido risk assessment per operazioni notturne single pilot, definendole in modo chiaro per l'ambito, le limitazioni, i percorsi di introduzione. Si chiede di chiarire se la D.A. possa in ogni caso pianificare operazioni notturne NVIS con due piloti nelle basi H12, quando queste verranno attivate, quale servizio aggiuntivo al fine di aumentare il livello di sicurezza delle operazioni."

Risposta

Non si conferma. Il volo notturno single pilot, oltre ad essere previsto dalla normativa europea 965, è attualmente applicato in ambito nazionale ed europeo.

- 63) Con riferimento all'art. 5 del Capitolato, "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." Si fa notare che l'indicazione circa i tempi di attivazione delle missioni, pur se correttamente condizionati alle procedure previste per la verifica della meteo e nel rispetto del F.M., dovrebbero essere allineate con gli attuali standard previsti in tutti i servizi di elisoccorso e differenziati fra voli primari e voli secondari. Le definizioni di missioni primarie e secondarie sono contenute nelle "Linee guida per l'organizzazione dei servizi di soccorso sanitario con elicottero" della Conferenza Stato Regioni del 3 febbraio 2005, che all'articolo 1.2 specificano:

1.2 Indicazioni all'utilizzo del velivolo e protocolli di intervento: L'impiego degli aeromobili è previsto nei seguenti casi:

- a) intervento di tipo "primario" ovvero soccorso sanitario extra ospedaliero che prevede il trattamento e l'eventuale trasferimento del paziente dal luogo in cui si è verificato l'evento acuto al presidio ospedaliero più idoneo; quanto sopra in tutte le situazioni e per tutte quelle patologie che mettano a rischio la sopravvivenza di una singola persona o di una collettività, eventualmente in collaborazione con altri enti preposti alla fase di salvataggio;
- b) intervento di tipo "secondario" anche programmabile, ovvero trasferimento di pazienti critici da ospedale a ospedale.

Nelle missioni di tipo secondario si effettua il trasporto di pazienti da ospedale a ospedale; la garanzia di arrivare a destinazione e il mantenimento di un livello di sicurezza e assistenza pari almeno a quelli dell'ospedale di partenza è una condizione che non può realizzarsi con un tempo per la messa in moto pari a 3 minuti (è necessario pianificare il volo, acquisire condizioni meteo certe lungo la rotta e all'arrivo, fare valutazioni su rotte e quote idonee per il paziente da trasferire, etc.). Anche per i servizi primari tale tempo non è congruo con quello necessario è di almeno 5 minuti per la

messa in moto dopo l'accettazione della missione. Tale tempo di reazione è stato in passato ritenuto congruo anche da ENAC nella sua analisi dei capitoli di appalto, considerando tempi inferiori non accettabili per la sicurezza delle operazioni. Valutando che il requisito così come descritto nel Capitolato rappresenta un vulnus per la Sicurezza delle operazioni, si chiede di riconsiderare il tempo di reazione, distinguendo tra voli primari e voli secondari come sopra dettagliato.

Risposta

I tempi di presenza del personale a bordo sono emendabili da una serie di eccezioni proprio legate alla sicurezza della missione, che il Comandante può utilizzare per eventuali necessarie verifiche di propria competenza.

- 64) Con riferimento all'art. 5 modalità di svolgimento del servizio, "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." Si evidenzia che per le missioni HAA (Air Ambulance) i tempi derivano dalla applicazione delle Regole dell'Aria (SERA e RAIT), e del reg. 965/2012 e che i voli Air Ambulance non attraggono le alleviation dell'HEMS per piani di volo, visibilità, etc. e la pianificazione determinerà il tempo di messa in moto e poi quello successivo di decollo; ne consegue che il limite dei 30 minuti non è applicabile. Si chiede pertanto di allineare quanto esposto nell'articolo 5 del Capitolato con le linee guida della Conferenza Stato Regioni, in base alla classificazione delle missioni HEMS tra primarie e secondarie, per la migliore definizione dei tempi di decollo dopo attivazione.

Risposta

Si rimanda a quanto descritto nell'art 5 del Capitolato tecnico citato.

- 65) Con riferimento all'art. 17 del Capitolato, "per entrambi i lotti, tutti i piloti comandanti messi a disposizione dalla Ditta Aggiudicataria devono essere in possesso dei requisiti di seguito riportati e attestati da apposita dichiarazione del pilota (ndr: o 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" si rappresenta che per un pilota con esperienze come quelle richieste (sia per i comandanti che per i copiloti), i libretti di volo possono essere molteplici. Si tratta inoltre di documenti personali che il pilota conserva a sua cura. Inoltre i libretti di volo non sono più oggetto di verifica puntuale da parte dell'Autorità Aeronautica né sono timbrati o vidimati dalla Autorità stessa (come avveniva un tempo) per attestare la validità di quanto riportato. Si ritiene quindi che per il pilota dipendente della Compagnia, il requisito possa essere dimostrato con documentazioni operative, cartacee o elettroniche, di cui l'azienda concorrente dispone e di cui si può avere riscontro anche attraverso gli HTL. Al fine di disporre di dati certi e dal sicuro valore e di consentire a tutti i concorrenti di dimostrare l'attività dichiarata, si chiede pertanto alla S.A. di definire una modalità alternativa alla presentazione dei libretti di volo, per i piloti che risultino dipendenti della ditta concorrente da un numero di anni sufficiente a dimostrare il volo. Qualora l'attività dichiarata per i piloti non dipendenti sia al contrario dimostrata dalla ditta concorrente solo tramite i libretti di volo, si chiede alla S.A. di precisare le modalità con cui la verifica degli stessi verrà effettuata e di precisare la posizione che la stessa S.A. assumerà nel caso in cui la ditta concorrente presenti solo una parte dei libretti di volo dei piloti offerti in gara.

Risposta

Si rimanda a quanto descritto nell'art 17 del Capitolato tecnico citato precisando che la comprova dei requisiti verrà fornita nelle forme previste dalla legge.

- 66) Con riferimento all'art. 18 membro di equipaggio HEMS/HHO, si cita "egli deve inoltre essere in possesso di appropriata Licenza di Manutentore Aeronautico (LMA)...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....Il membro di equipaggio HHO/tecnico manutentore effettua inoltre l'ispezione giornaliera dell'elicottero". Le figure di tecnico manutentore con LMA e quella di TCM (Technical Crew Member, come definita in 965/2012 (con le qualifiche di HCM HEMS Crew Member, HHO Hoist Operator, e NVIS operator) sono differenti. Seppure in alcune circostanze possono coincidere, il possesso dell'LMA non può essere requisito per la qualifica di un TCM. In particolare il TCM, soprattutto se impiegato in attività HHO e NVIS, e per basi con operatività H12, non è detto che possa garantire la effettuazione della ispezione giornaliera dell'elicottero; in particolare per l'attività NVIS che dovesse essere svolta con pilota Single Pilot con HCM, nei periodi dell'anno da ottobre a marzo, è necessario che le due figure siano distinte per garantire il rispetto dei limiti di fatica operativa che con l'uso dei visori NVIS è aumentato. Si richiede quindi di meglio specificare il requisito, prevedendo la possibilità che il tecnico con LMA possa essere impiegato come TCM, ma non richiedendo per il TCM il possesso dell'LMA. Si chiede inoltre di voler suddividere la descrizione della figura richiesta, invero così non esistente nella normativa, nelle tre componenti tecniche normativamente previste, ossia:

- TCM/HCM: Technical Crew Member HCM - membro di equipaggio HEMS

- TCM/HHO: Technical Crew Member Helicopter Hoist Operator - Operatore al verricello
- Tecnico manutentore certificato con LMA

Tale suddivisione renderà più agevole l'individuazione dai profili necessari in capo a ciascun soggetto. La cumulabilità di tali profili dovrebbe essere lasciata in capo alla D.A.

Risposta

Si rimanda a quanto descritto nell'art 18 del Capitolato tecnico citato.

- 67) Con riferimento all'articolo 16 del Capitolato si chiede di confermare se in fase di gara siano da presentare solo i CV dei piloti rimandando la sottomissione dei CV dei copiloti in caso di aggiudicazione e previa richiesta di estensione del servizio ad H24.

Risposta

Si rimanda a quanto descritto nell'art 16 del Capitolato tecnico citato.

Si conferma che in sede di offerta i livelli di professionalità del personale dichiarato costituiscono impegno il cui adempimento verrà verificato in sede controllo dei requisiti di cui all'art. 5 dello Schema di Convenzione

Per i copiloti richiesti per il volo notturno valgono le stesse indicazioni valide per i piloti

- 68) Con riferimento all'Allegato 3D – Schema di offerta economica - si evidenzia che nelle celle G14 e H14 del foglio relativo al Lotto1, a differenza di celle analoghe all'interno del medesimo file e di quanto riportato nel foglio relativo al Lotto 2, mancano le formule per il calcolo automatico della somma dei corrispettivi proposti. Si chiede quindi di confermare l'anomalia di chiarire come comportarsi nella compilazione del file

Risposta

Si conferma. Trattandosi di un modello "editabile", il concorrente potrà apportare le opportune modifiche.

- 69) Con riferimento all'Allegato 3D – Schema di offerta economica - si fa presente che le celle di descrizione (colonna C) presenti all'interno del foglio relativo al Lotto 2 presentano un apparente errore nella nomenclatura in quanto fanno riferimento al Lotto1. Si prega di confermare il corretto riferimento al Lotto2. Inoltre, lo stesso foglio di offerta economica relativo al Lotto2 presenta un'incongruenza circa la base d'asta assegnata al servizio (opzionale) antincendio: infatti, replicando quanto riportato per il Lotto1, il modello considera un servizio H12 e uno con reperibilità H24, in contrasto con quanto previsto invece dal capitolato tecnico (pag. 8) dove è sancita la possibilità da parte della S.A. di attivare un servizio H24 per entrambe le basi di Padova e Verona. Si prega di chiarire tale incongruenza.

Risposta

Si conferma. Trattandosi di un modello "editabile", il concorrente potrà apportare le opportune modifiche.

Per quanto concerne il secondo quesito si evidenzia che l'incongruenza è apparente in quanto si tratta di servizi opzionali che verranno eventualmente attivati dalle Aziende Sanitarie. Il modello è strutturato al fine di acquisire l'importo unitario mensile e complessivo annuo per entrambe tipologie di servizio attivabili (diurno/ diurno con reperibilità notturna).

- 70) Con riferimento all'art. 3 del Capitolato Tecnico, da cui si evince che per tutte le basi HEMS, Lotto 1 e Lotto 2, la Stazione Appaltante ha facoltà di richiedere la fornitura del servizio antincendio, secondo le modalità meglio definite nel capitolato stesso, si chiede conferma che in capo alla Ditta Aggiudicataria vi sia il solo onere di fornitura del servizio antincendio (a fronte del riconoscimento del relativo canone espresso nell'offerta economica opzionale), mentre la predisposizione e la fornitura dell'infrastruttura, dell'impiantistica e di tutte le dotazioni fisse e/o mobili necessarie allo stesso servizio sono a carico della Stazione Appaltante.

Risposta

Si conferma

- 71) Con riferimento all'art. 3 del Capitolato - area di competenza, basi operative, rete di destinazioni e prestazioni garantite dalla ditta aggiudicataria - in relazione alle strutture messe a disposizione dalla S.A si evidenzia per le basi del Lotto 2 l'indisponibilità dell'hangar per le basi di Padova e Verona. La formulazione degli oneri a carico della ditta aggiudicataria non è univoca. Il capitolato infatti riporta:

per la Base HEMS di Padova:

- la gestione completa della sede operativa comprendente tutti gli interventi di manutenzione ordinaria per il mantenimento dell'efficienza, compreso il ricovero dell'aeromobile (Hangar);

per la Base HEMS di Verona:

- un hangar avente le dimensioni necessarie per l'hangaraggio dell'elicottero in servizio;

Si chiede pertanto se non sia opportuno, limitatamente all'aspetto della disponibilità dell'hangar, uniformare i requisiti ponendo a carico della D.A. gli oneri riferiti alla disponibilità dell'hangar. Si chiede inoltre, per la base di Padova, di voler chiarire cosa si intenda per "gestione completa della sede operativa".

Risposta

Si rimanda a quanto descritto nell'art 3 del Capitolato tecnico citato relativamente a ciascuna base.

- 72) Si nota all'ART. 9 Caratteristiche tecniche e prestazioni degli elicotteri titolari e sostitutivi generali e per profili di missione, che per le missioni Air Ambulance è richiesto il seguente numero di persone a bordo:

basi di Pieve e Verona -> 6 persone al decollo e 5 persone al rientro

basi di Treviso e Padova -> 5 persone al decollo e 6 persone al rientro

Si immagina quindi che l'ipotesi è quella della necessità, per le basi di Pieve e Verona, di trasferire un paziente verso altro ospedale.

L'Amministrazione appaltante non ha però ritenuto verosimile la possibilità che anche gli ospedali di Padova e Treviso necessitino di trasferire un paziente verso altra struttura e quindi non è stata chiesta la verifica della capacità di decollo con 6 persone a bordo.

Tale ipotesi sembra inverosimile, considerando che ad esempio l'ospedale di Verona è un polo avanzato per molte terapie. Si chiede quindi di confermare che se gli elicotteri offerti non saranno in grado di decollare in PC1 degli ospedali e dalle basi di Padova e Treviso con 6 persone a bordo, la responsabilità per la negata missione sarà a carico dell'Azienda Appaltante, sollevando l'Operatore ed il pilota da ogni responsabilità e ripercussione.

Risposta

Si conferma che i profili di missione sono quelli individuati nell'art. 9 del Capitolato tecnico citato.

- 73) Step 1 - Busta 1 - Documentazione Amministrativa - punto 1. pag. 8 del Disciplinare di gara - Documento di Gara Unico Europeo (DGUE), al comma f) viene richiesto "di indicare le iscrizioni Inps e Inail nonché l'Ufficio dell'Agenzia delle Entrate competente per le verifiche di regolarità fiscale (parte III sez. B del DGUE)".

Si chiede di chiarire dove vadano inserite le indicazioni relative ad Inps, Inail ed Ufficio dell'Agenzia delle Entrate non essendo presente, nella parte III sez. B del DGUE, uno spazio riservato a queste informazioni.

Risposta

Trattandosi di un modello "editabile", il concorrente potrà apportare le opportune modifiche per inserire le informazioni richieste in uno dei riquadri della parte III sez. B del DGUE.

- 74) Rif. Disciplinare di gara, "Art. 2 - Modalità di partecipazione", "Step 2 - "BUSTA 2 – DOCUMENTAZIONE TECNICA", pag. 15.

È previsto che "Tutti i documenti, ad eccezione delle certificazioni di qualità internazionali, devono essere in italiano o tradotti in italiano".

Premesso che la lingua ufficiale in ambito aeronautico EASA è l'Inglese e che, di riflesso, le Certificazioni AOC, CAMO, Parte-145, la Manualistica Operatori (quale SMS, OM, etc...), nonché la documentazione degli aeromobili (Certificato di omologazione, immatricolazione, etc..., nonché i manuali di volo e loro supplementi) sono redatti in lingua inglese, nel rispetto dei formati e modelli standard stabiliti e pubblicati in EU 965/2012, EC 1321/2014, EC 216/2008 al fine di assicurare uno standard univoco valevole per tutti i Paesi Membri EASA; considerato, altresì, che tale documentazione viene approvata dalla competente autorità in lingua inglese, si chiede di confermare che è ammessa l'allegazione delle certificazioni, dalle manualistiche tecnico-aeronautiche sopra indicate nella loro lingua originaria e quindi in inglese. Resta logicamente inteso che la Relazione Tecnica debba essere invece prodotta nella sua interezza in lingua italiana. Si evidenzia a riguardo che ogni figura professionale che opera in ambito aeronautico, sia esso pilota, tecnico o personale ingegneristico, consulta le certificazioni, i manuali aeronautici e le normative europee in lingua inglese.

Risposta

Si conferma che la documentazione relativa all'offerta di gara deve essere prodotta in italiano o tradotta in italiano (anche a cura del concorrente che ne attesta la conformità). Le certificazioni e i documenti che abitualmente sono editi e utilizzati dagli operatori in lingua inglese possono essere prodotti in lingua originale.

- 75) Rif. Disciplinare di gara, "Art. 2 - Modalità di partecipazione", "Step 1 - "BUSTA 1 – DOCUMENTAZIONE AMMINISTRATIVA".

Non essendo indicato tra i documenti da produrre nella Busta 1, si chiede conferma che non vada richiesto e prodotto il PassOE in sede di offerta.

Risposta

Si conferma . Il PassOE non è necessario

- 76) Rif. Capitolato Tecnico, "ART. 17 REQUISITI DEI PILOTI/COPILOTI", pag. 26: "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".

Si chiede conferma che dichiarazione di impegno della Ditta ex art. 17, pag. 26 del Capitolato (qualificazione di rotta e di area) vada inserita nella Busta B.

Risposta

Si confermano gli obblighi previsti nel Capitolato tecnico. La ditta potrà darne evidenza all'interno della Relazione tecnica o con separate dichiarazioni di impegno da allegare alla stessa.

- 77) Rif. "Allegato 3.A – DGUE", "Allegato 3.B – Dichiarazione sostitutiva di atto di notorietà ad integrazione del DGUE".

Disciplinare di Gara, "Art. 2 - Modalità di partecipazione", "Step 1 - "BUSTA 1 – DOCUMENTAZIONE AMMINISTRATIVA", pag. 12: "La domanda è presentata mediante il DGUE, nel rispetto delle seguenti prescrizioni per la sottoscrizione:

- nel caso di raggruppamento temporaneo o consorzio ordinario costituiti, dalla mandataria/capofila;
- nel caso di raggruppamento temporaneo o consorzio ordinario non ancora costituiti, da tutti i soggetti che costituiranno il raggruppamento o consorzio";

nonché, a pag. 13: "In caso di RTI, Consorzi ordinari e GEIE, di cui alle lettere d), e) ed g) dell'art. 45, comma 2, del D.Lgs. 50/2016 e s.m.i., già costituiti, il DGUE e la Dichiarazione sostitutiva di cui al presente punto 2 dovranno essere presentati da tutte le imprese associate.

In caso di RTI, Consorzi ordinari e GEIE, di cui alle lettere d), e) ed g) dell'art. 35, comma 2, del D.Lgs. 50/2016 e s.m.i., non ancora costituiti, il DGUE e la Dichiarazione sostitutiva di cui al presente punto 2 dovranno essere presentati da tutte le imprese associate (mandataria e mandanti)".

Poiché gli allegati sono impostati come dichiarazioni emesse a nome di un legale rappresentante dell'azienda che presenta tali dichiarazioni, alla luce delle disposizioni di cui sopra si chiede conferma che:

- In caso di RTI già costituito, ogni azienda associata dovrà presentare un proprio DGUE ed una propria dichiarazione sostitutiva, ma gli stessi non dovranno essere sottoscritti dal legale rappresentante della azienda bensì da quello della mandataria
- In caso di RTI non ancora costituito, ogni azienda associata dovrà presentare un proprio DGUE ed una propria dichiarazione sostitutiva, sottoscritti dal legale rappresentante di ciascuna azienda che lo presenta.

Risposta

Nel caso di RTI, ciascun partecipante dovrà presentare il DGUE, a titolo di mandatario o mandante, e la dichiarazione integrativa allo stesso.

- 78) Rif. "Allegato 3c".Disciplinare di gara, "Art. 2 - Modalità di partecipazione", pag. 1.

Il Disciplinare di gara prevede che "Per la valutazione dell'offerta, è richiesta una Relazione tecnica, redatta prendendo a riferimento le specifiche minime indicate nel Capitolato Tecnico come riportate nell'Allegato C – Criteri di valutazione qualitativa al presente Disciplinare, e gli elementi di valutazione indicati all'Art. 8 del presente Disciplinare di gara, seguendone l'elencazione puntuale, per la valutazione del servizio proposto; tale relazione dovrà essere strutturata in sezioni conformi ai diversi capitoli specifici previsti dallo stesso Capitolato ed ai criteri di valutazione"

Atteso che l'allegato C non prevede le specifiche minime bensì i criteri premiali (di valutazione qualitativa), che non tutti i criteri premiali indicati nell'Allegato 3 sono contemplati dal Capitolato (ad esempio "eventuali certificazioni di qualità relative alle attività ed alle procedure connesse col servizio", "4) Esperienza per servizi HEMS già maturata"), e che all'art. 8 del Disciplinare di gara sono indicati non gli elementi bensì i criteri di valutazione, si chiede di meglio definire l'ordine dei punti costituenti la relazione tecnica da produrre nella Busta 2 ed, eventualmente, conferma che la stessa debba seguire l'ordine del Capitolato, laddove i punti oggetto di premialità previsti dall'Allegato C e non contemplati dal Capitolato stesso, vadano riportati alla fine della relazione della relazione.

Risposta

La Relazione tecnica dovrà dare evidenza del progetto tecnico offerto dal concorrente: dovrà quindi dar conto di recepire le richieste minime indicate nel Capitolato tecnico e dare poi evidenza delle proposte migliorative offerte, seguendo l'ordine indicato dell'Allegato 3C - criteri di valutazione qualitativa.

Per quanto riguarda l'ordine di esposizione nella Relazione il concorrente potrà scegliere quello più opportuno.

- 79) Rif. "Allegato 3 C - Criteri di Valutazione", criterio "3) PROGETTO DI INTEGRAZIONE DEL SISTEMA REGIONALE DI ELISOCORSO E SERVIZI AGGIUNTIVI", punto "3.c Standardizzazione dei supporti di stabilizzazione / trasporto".

Si chiede di voler fornire la definizione esatta di cosa debba intendersi per "supporti di stabilizzazione / trasporto" ai fini di una corretta formulazione dell'offerta.

Risposta

Scopo della proposta è quello di garantire, nel caso un mezzo via terra giunga sul luogo di insorgenza della patologia acuta, un rapido caricamento del paziente già stabilizzato in elicottero, senza privare l'ambulanza dei presidi di immobilizzazione (tavola spinale, scoop, pneuspine, ecc.). Il progetto presentato può suggerire soluzioni in tal senso.

- 80) Rif. Capitolato Tecnico, "ART. 9 CARATTERISTICHE TECNICHE E PRESTAZIONI DEGLI ELICOTTERI TITOLARI E SOSTITUTIVI GENERALI E PER PROFILI DI MISSIONE", pag. 15: "Gli elicotteri proposti per ciascuna Base (titolare e sostitutivo) dovranno essere di tipo bimotores, certificati (FAR 29 e/o EASA CS 29) in categoria A"

Si chiede di confermare che per ogni Lotto dovrà essere offerto n. 1 elicottero sostitutivo e n. 2 elicotteri titolari (n. 1 per ogni base).

Risposta

Ciascun concorrente dovrà presentare un'offerta che garantisca l'erogazione del servizio richiesto come descritto negli atti di gara.

- 81) Con riferimento all'art.9 del Capitolato Tecnico, si richiede di confermare che i concorrenti potranno proporre, per ciascuna base di entrambi i lotti, solo aeromobili già certificati EASA ovvero sia in possesso, al momento della sottomissione dell'offerta, del relativo documento di TCDS (Type Certificate Data Sheet).

Risposta

Si conferma