



REPUBBLICA ITALIANA
REGIONE SICILIANA
ASSESSORATO DELLA SALUTE
DIPARTIMENTO PER LA PIANIFICAZIONE STRATEGICA



Immagine generata con IA di Open AI

Procedura negoziata, senza pubblicazione di un bando, ai sensi dell'art. 76, comma 2, lettere a) e c), del D.Lgs. n. 36/2023 e ss.mm.ii, per l'affidamento del "Servizio aeronautico di elisoccorso e dei servizi accessori con il supporto delle 6 Basi Operative regionali HEMS", da svolgere nell'immediato e per una durata di otto mesi, suscettibile di opzioni contrattuali e della facoltà dell'Amministrazione di esercitare il diritto di recesso *ad nutum*, anche parziale, dal relativo Contratto, in caso di perfezionamento, prima del termine di naturale scadenza, della fase di attivazione del Lotto 3 (Basi Operative di Caltanissetta e Catania) previsto nella procedura di gara pubblicata sulla G.U.U.E. S 32/2025 del 14/02/2025 e della fase di aggiudicazione della nuova procedura di gara da indire per i Lotti 1 e 2 andati deserti (Basi Operative di Lampedusa, Messina, Palermo e Pantelleria).

Capitolato Speciale d'Appalto

INDICE

PREMESSE	5
CONTESTO OPERATIVO, OBIETTIVI E NORME DI RIFERIMENTO	8
DEFINIZIONI – GLOSSARIO – ABBREVIAZIONI - ACRONIMI	12
1 OGGETTO	18
2 AMBITO TERRITORIALE DELLE ATTIVITA’	18
3 LOTTO UNICO	20
4 DURATA, MODIFICHE E OPZIONI CONTRATTUALI	ERRORE. IL
SEGNALIBRO NON È DEFINITO.	
5 TIPOLOGIA DEI SERVIZI E DELLE MISSIONI E CORRISPETTIVI	21
5.1 TIPOLOGIA DEI SERVIZI	21
5.2 TIPOLOGIA DELLE MISSIONI	22
5.3 CORRISPETTIVO PREVISTO PER LO SVOLGIMENTO DEI SERVIZI.	24
6 RELAZIONE, OBBLIGHI, ADEMPIMENTI E RESPONSABILITÀ DELL’OPERATORE ECONOMICO AGGIUDICATARIO - VERIFICHE DELLA COMMITTENTE	27
6.1 RELAZIONE RIASSUNTIVA DELLE ATTIVITÀ SVOLTE DALL’OPERATORE CONCORRENTE	27
6.2 OBBLIGHI SPECIFICI DELL’OPERATORE ECONOMICO AGGIUDICATARIO	27
6.3 ADEMPIMENTI DELL’OEA	30
6.4 CONTRATTI COLLETTIVI DI LAVORO E OSSERVANZA DELLE LEGGI SUL LAVORO E SULLA PREVIDENZA	31
6.5 RESPONSABILE AZIENDALE PER I RAPPORTI CON LA COMMITTENTE E CON LE CC.OO. 118.....	32
6.6 VERIFICHE DELL’ANDAMENTO DEL CONTRATTO E CONTROLLI DI QUALITÀ.....	33
7 CARATTERISTICHE TECNICHE GENERALI DEL SERVIZIO E RETI DI DESTINAZIONE HEMS	33
7.1 SERVIZIO EMERGENZA-URGENZA SANITARIA (S.U.E.S.) 118	33
7.2 RETE DI DESTINAZIONI HEMS.....	36
7.3 BASI OPERATIVE HEMS	37
7.4 ELISUPERFICI A SERVIZIO DI STRUTTURE OSPEDALIERE	38
7.5 ELISUPERFICI A SERVIZIO DI COMUNITÀ ISOLATE	38
7.6 SITI HEMS ED ELISUPERFICI OCCASIONALI.....	39
8 ORGANIZZAZIONE DELLE BASI OPERATIVE HEMS	39
8.1 CARATTERISTICHE E REQUISITI DELLE BASI	39
8.2 SITUAZIONE DELLE BASI OPERATIVE HEMS.....	41
8.3 BIBLIOTECA TECNICO-OPERATIVA	43
9 ORGANIZZAZIONE E MODALITÀ’ DI SVOLGIMENTO DEI SERVIZI	44
9.1 PROCEDURE E MODALITÀ DI IMPIEGO DEGLI ELICOTTERI” E “ORARIO DEL SERVIZIO” ...	44
9.2 TEMPI DI DECOLLO E DI INTERVENTO.....	45
9.3 METODO DI CALCOLO DEL TEMPO DI VOLO.....	46
9.4 CASI PARTICOLARI DI SOSTA DEGLI ELICOTTERI IN ALTRO SITO	47
9.5 OBBLIGO DI SPEGNIMENTO DEI ROTORI.....	47
9.6 SPECIFICHE PER IL VOLO NOTTURNO CONVENZIONALE	47
9.7 REGISTRO INTERVENTI E SISTEMA INFORMATIVO	48

9.8 MAXI-EMERGENZE	48
9.9 SISTEMA PER LA GESTIONE DELLA SICUREZZA IN CAMPO AERONAUTICO	49
10 CARATTERISTICHE DEGLI ELICOTTERI.....	50
10.1 REQUISITI GENERALI	50
10.2 REQUISITI TECNICI GENERALI PER TUTTE LE TIPOLOGIE DI ELICOTTERI	51
10.2.1 <i>Requisiti minimi</i>	51
10.2.2 <i>Requisiti minimi relativi alla Cabina</i>	53
10.2.3 <i>Requisiti minimi relativi alle dotazioni avioniche, ai sistemi ed agli equipaggiamenti</i>	55
10.3 TIPOLOGIE DI ELICOTTERO	56
10.3.1 <i>Elicottero di tipologia A:</i>	56
10.3.2 <i>Elicottero di tipologia B:</i>	56
10.4 DOTAZIONI DEGLI ELICOTTERI	57
10.4.1 <i>Dotazioni minime per i voli con sorvolo del mare</i>	57
10.4.2 <i>Dotazione di sopravvivenza</i>	58
10.5 APPARATI, SISTEMI E APPARECCHIATURE ELETTROMICEDICALI	58
10.5.1 <i>Gestione degli apparati sanitari</i>	58
10.5.2 <i>Allestimento sanitario dell'elicottero</i>	60
10.5.3 <i>Bombole per l'erogazione di ossigeno medicale</i>	62
10.5.4 <i>Predisposizione per l'installazione dell'Apparecchiatura per l'Extra Corporeal Membrane Oxygenation (ECMO)</i>	63
10.6 RADIOCOMUNICAZIONE	63
11 FUORI SERVIZIO, LIMITAZIONI OPERATIVE, MANUTENZIONI E SOSTITUZIONE DI AEROMOBILI.....	64
11.1 FUORI SERVIZIO E LIMITAZIONI OPERATIVE	64
11.2 MANUTENZIONE E SOSTITUZIONE DEGLI ELICOTTERI	65
11.2.1 <i>Gestione della manutenzione degli elicotteri</i>	65
11.2.2 <i>Manutenzione giornaliera</i>	68
11.2.3 <i>Elicottero sostitutivo o di back up</i>	68
11.2.4 <i>Manutenzione programmata</i>	69
11.2.5 <i>Manutenzione programmata da svolgere nelle n. 4 Basi Operative "H24"</i>	70
11.2.6 <i>Manutenzione programmata nelle Basi Operative "HJ" e "H12"</i>	71
11.2.7 <i>Manutenzione straordinaria in caso di Avarie</i>	71
11.2.8 <i>Interventi sostitutivi nei casi di fermo tecnico</i>	73
12 PERSONALE IMPIEGATO PER LO SVOLGIMENTO DEL SERVIZIO	74
12.1 PERSONALE DELL'OPERATORE ECONOMICO AGGIUDICATARIO	74
12.2 SOSTITUZIONE DEL PERSONALE DI VOLO E DI ASSISTENZA A TERRA.....	74
12.3 ORGANIZZAZIONE DEL PERSONALE	75
12.4 COMPOSIZIONE DELL'EQUIPAGGIO DI CONDOTTA E DI MISSIONE	76
12.5 PROFILI RICHIESTI PER IL PERSONALE DI CONDOTTA E TECNICO.....	76
12.6 TURNISTICA DEL PERSONALE DI CONDOTTA E TECNICO	80
12.7 PERSONALE SANITARIO.....	81
12.8 CERTIFICAZIONE SANITARIA E ADDESTRAMENTO AL VOLO PER IL PERSONALE SANITARIO E I MEMBRI DELL'EQUIPAGGIO	81
12.9 MANTENIMENTO DELLE CAPACITÀ PER IL PERSONALE DI CONDOTTA	83
12.10 NORME RIGUARDANTI L'IMPIEGO DI PILOTI SENZA ESPERIENZA SPECIFICA NEL SERVIZIO DI ELISOCCORSO REGIONALE.....	84
12.11 NORME RIGUARDANTI L'IMPIEGO DI TECNICI DI MANUTENZIONE-ELICOTTERISTI SENZA ESPERIENZA SPECIFICA NEL SERVIZIO DI ELISOCCORSO REGIONALE.....	84

13	ULTERIORI ADEMPIMENTI A CARICO DELL'OPERATORE ECONOMICO AGGIUDICATARIO	85
13.1	FORNITURA DELL'ABBIGLIAMENTO AL PERSONALE IMPIEGATO PER LO SVOLGIMENTO DEL SERVIZIO	85
13.2	IDENTIFICAZIONE E IMMAGINE DEL SERVIZIO - LIVREA	85
13.3	GESTIONE DEL SERVIZIO DI SMALTIMENTO RIFIUTI.....	86
13.4	SERVIZIO DI PULIZIA DELL'ELICOTTERO	86
13.5	FORNITURA, GESTIONE E MANUTENZIONE DELL'IMPIANTO DI RIFORNIMENTO DEL COMBUSTIBILE	87
13.6	DISPONIBILITÀ DI MEZZI DI SUPPORTO A TERRA.....	87
14	FORNITURA E GESTIONE DEL SERVIZIO ANTINCENDIO	88
14.1	GESTIONE DEL SERVIZIO ANTINCENDIO NELLE BASI OPERATIVE INDIVIDUATE	88
14.2	DOTAZIONE DI ATTREZZATURE.....	88
15	RESPONSABILITÀ CIVILE E POLIZZE ASSICURATIVE	89
16	ATTIVAZIONE DEI SERVIZI.....	91
17	PENALI.....	91
18	REVISIONE PREZZI GARA.....	97
19	SUBAPPALTO	98
20.	OBBLIGHI RELATIVI ALLA TRACCIABILITÀ DEI FLUSSI FINANZIARI.....	99
21.	CODICE DI COMPORTAMENTO.....	100
22.	ACCESSO AGLI ATTI.....	100
23.	TRATTAMENTO DEI DATI PERSONALI.....	100
24.	RISERVATEZZA	104
25.	RISOLUZIONE DAL CONTRATTO	105
26.	FORZA MAGGIORE.....	107
27.	RECESSO DAL CONTRATTO.....	108
28.	CESSIONE DEL CONTRATTO E DEL CREDITO.....	109
29.	VERIFICHE SUL MANTENIMENTO DEL POSSESSO DEI REQUISITI	109
30.	BREVETTI INDUSTRIALI E DIRITTI D'AUTORE.....	109
31.	ONERI FISCALI E SPESE CONTRATTUALI.....	110
32.	MODALITÀ DI FATTURAZIONE	110
33.	VERIFICHE DI CONFORMITÀ.....	113
34.	RESPONSABILE UNICO DEL PROGETTO, DIRETTORI DELL'ESECUZIONE DEL CONTRATTO E RESPONSABILE AZIENDALE DEI SERVIZI.....	113
34.1	ATTIVITÀ DEL DIRETTORE DELL'ESECUZIONE DEL CONTRATTO	114
35.	DOCUMENTAZIONE TECNICA FACENTE PARTE DELL'OFFERTA DI GARA.....	115
36.	DEFINIZIONE DELLE CONTROVERSIE.....	117

PREMESSE

Con il D.D.G. n. 1239/S6/2024 del 12 novembre 2024 il Dipartimento per la Pianificazione Strategica dell'Assessorato Regionale della Salute (di seguito, per brevità, anche Amministrazione e/o Committente e/o Stazione appaltante) ha adottato, ai sensi dell'art.17, comma 1, del D.Lgs. n. 36/2023, la "Decisione di contrarre" al fine di procedere, ai sensi dell'art. 71 e dell'art. 58 del predetto D.Lgs. n. 36/2023, alla celebrazione della procedura aperta per l'affidamento, nell'ambito del Servizio di Urgenza-Emergenza Sanitaria (S.U.E.S.) 118, dei "Servizi di Soccorso di Emergenza con Eliambulanza da svolgere nella Regione Siciliana".

L'Ufficio Speciale "Centrale Unica di Committenza per l'acquisizione di beni e servizi della Regione Siciliana", ubicato presso l'Assessorato Regionale dell'Economia (di seguito per brevità, anche CUC) ha autorizzato l'indizione della richiamata procedura aperta da effettuarsi su piattaforma di *e-procurement* e il relativo bando di gara è stato pubblicato sulla G.U.U.E. S229/2024 del 25/11/2024, con la previsione del termine del 20/1/2025 per la presentazione delle Offerte da parte degli Operatori economici.

Con il D.D.G. n. 1611 del 30 dicembre 2024, l'Amministrazione, nel ritenere che sussistesse un pubblico interesse a recepire all'interno della *lex specialis* le numerose modifiche normative che sarebbero state introdotte dal "Decreto Correttivo del Codice" e i cui effetti si approssimavano ad entrare in vigore, ha sospeso la richiamata procedura di gara aperta, nonché tutti gli atti connessi, consequenziali ed allegati, al fine, da un lato, di adeguare la *lex Specialis* alle nuove disposizioni legislative e, dall'altro, per apportare le modifiche che sarebbero state necessarie all'esito degli approfondimenti condotti dal RUP in ordine ad alcune previsioni recate negli atti di gara.

Nel medesimo provvedimento amministrativo n. 1611/2024, l'Amministrazione ha dato atto che, conseguentemente, si sarebbe proceduto ad indire una nuova procedura di gara, unitamente all'adozione e alla pubblicazione della correlata documentazione come aggiornata e corretta.

Con il D.D.G. n. 148/S6/2025 del 7 febbraio 2025, l'Amministrazione ha revocato in autotutela la richiamata procedura di gara pubblicata sulla G.U.U.E n. S 229/2024 del 25/11/2024 e, contestualmente, ha adottato, ai sensi dell'art. 17, comma 1, del D.Lgs. 31 marzo 2023, n. 36, come integrato e modificato dal Decreto legislativo 31 dicembre 2024, n. 209 (di seguito Codice), la "Decisione di contrarre" a mezzo della quale, ai sensi dell'art. 71 e dell'art. 58 del "Codice", è stata indetta l'aggiornata procedura aperta, suddivisa in tre Lotti, per lo "affidamento per trenta mesi, nell'ambito del Servizio di Urgenza-Emergenza Sanitaria (S.U.E.S.) 118, dei Servizi aeronautici di elisoccorso, dei servizi accessori e, limitatamente a quattro basi operative HEMS, del Servizio di vigilanza antincendio, da svolgere nel territorio della Regione Siciliana, con il supporto delle sei Basi Operative regionali HEMS", da compiersi in modalità digitale mediante la piattaforma telematica della CUC, prevedendo, quale criterio di aggiudicazione, quello dell'offerta economicamente più vantaggiosa, ai sensi dell'art. 108, commi 1 e 4 del "Codice".

La CUC ha avviato la celebrazione della richiamata procedura aperta sulla piattaforma di *e-procurement* e il relativo bando di gara è stato pubblicato sulla G.U.U.E. S32/2025 del 14/02/2025, con la previsione del termine del 28/03/2025 per la presentazione delle Offerte da parte degli Operatori economici, successivamente differito al 17/4/2025, a seguito di specifico "Avviso n. 1" del 12/3/2025 del RUP .

La durata di tale procedimento, in aderenza ai contenuti dell'art. 17, comma 3 e dell'Allegato I.3 del "Codice", è stata prevista in 9 mesi dalla pubblicazione del bando, intervenuta in data 14/02/2025, fatto salvo il verificarsi delle fattispecie previste dai punti 3, 4 e 5 del predetto allegato.

Nelle more dell'esperimento della procedura aperta di cui al richiamato D.D.G. n.148/S6/2025, nel prendere atto della scadenza al 31/12/2024 dell'ulteriore proroga tecnica del contratto sottoscritto con l'attuale Operatore gestore del Servizio e al fine di scongiurare il grave danno all'interesse pubblico che la Regione Siciliana, senza soluzione di continuità, è destinata a soddisfare, l'Amministrazione, attraverso l'adeguata dovuta pubblicità sul mercato da operare ai sensi dell'art. 77 del Codice, ha espresso l'estrema urgenza, la necessità e la volontà di acquisire le manifestazioni di interesse per l'individuazione di Operatori economici da invitare, successivamente, alla procedura negoziata senza bando di gara, ex art. 76, comma 2, lettera c), del "Codice", da aggiudicare, ai sensi dell'art. 108, comma 3, del medesimo "Codice", con il criterio del minor prezzo, per l'affidamento dell'appalto relativo al "Servizio aeronautico di elisoccorso e servizi accessori con il supporto delle 6 Basi Operative regionali HEMS (di seguito, per brevità, anche Servizio o Servizi)", che prevedesse l'immediata disponibilità e operatività di sei elicotteri e del relativo necessario personale di condotta e tecnico.

Nel prendere atto che il dirigente del Servizio 6 - unità organizzativa titolare del potere di spesa - ha rappresentato la carenza di proprio personale in possesso delle competenze e dei requisiti professionali previsti dall'Allegato I.2 del Codice, l'Amministrazione, in relazione all'esperimento della citata procedura negoziata, ha assegnato alla Struttura Dipartimentale "Area 2 - Controllo di gestione del SSR" l'incarico per lo svolgimento delle relative fasi di programmazione, progettazione e affidamento, attribuendo, quindi, le funzioni tecniche relative alla "Programmazione delle spesa per investimenti", alla "Redazione della progettazione" e alla "Predisposizione dei documenti di gara".

L'avviso pubblico di consultazione di mercato, sottoscritto il 28/2/2025 dal Dirigente Generale del Dipartimento e supportato da un preliminare Capitolato Speciale d'Appalto predisposto dall'Area 2, è stato pubblicato, ai sensi dell'art. 50, comma 2 bis, del Codice, sulla piattaforma della CUC e sulla G.U.U.E. S46 del 6/3/2025 e ha previsto il termine del 25/3/2025 per la presentazione della manifestazione di interesse e della correlata documentazione composta da :

- "Dichiarazione sostitutiva del possesso dei requisiti di carattere generale di cui agli artt. 94 e 95 del Codice";
- "Dichiarazione sostitutiva del possesso dei requisiti di idoneità professionale, di capacità economica e finanziaria, di capacità tecnica e professionale di cui all'art. 100 del Codice";
- "Dichiarazione sostitutiva della garanzia dell'immediata disponibilità di 6 elicotteri e del relativo necessario Personale di condotta e tecnico, rispondenti ai minimi requisiti generali e specifici e ai requisiti tecnici indicati nel Capitolato Speciale d'Appalto, al fine di consentire l'attivazione tempestiva e senza soluzione di continuità dei Servizi da svolgere in favore della Regione Siciliana";

Entro la predetta scadenza, almeno un Operatore economico ha manifestato validamente interesse con la trasmissione della documentazione richiesta alla PEC dell'Amministrazione, consentendo l'avvio delle attività per lo svolgimento della citata procedura negoziata alla quale potranno partecipare solamente gli Operatori che saranno invitati, che hanno garantito l'immediata disponibilità di 6 elicotteri e del relativo necessario Personale di condotta e tecnico per l'attivazione tempestiva e senza soluzione di continuità dei Servizi essenziali da svolgere in

favore della Regione Siciliana.

Durante la fase di ultimazione della “Progettazione in un unico livello” per avviare la procedura negoziata, è scaduto il termine per la presentazione delle offerte relative alla richiamata procedura, suddivisa in tre Lotti, pubblicata sulla G.U.U.E. S32/2025 e l’Amministrazione ha preso atto che i Lotti 1 (Basi Operative di Lampedusa e Palermo) e 2 (Basi Operative di Messina e Pantelleria) sono andati deserti per assenza di offerte, mentre per il Lotto 3 (Basi Operative di Caltanissetta e Catania) è stata presentata almeno un’offerta.

Alla luce di tale situazione, l’Area 2 ha dovuto rivedere la documentazione già predisposta, al fine di meglio adeguarla alle esigenze future dell’Amministrazione e, ai sensi dell’art. 41, comma 12 del Codice, ha definito la “Progettazione in un unico livello”, composta, ai sensi del nuovo art. 4 bis dell’allegato “I.7 del Codice, dalla “Relazione generale illustrativa”, dal “Capitolato Speciale” e dal “Documento di stima economica” predisposto secondo le previsioni di cui all’articolo 41, commi 13 e 14, del Codice.

La predetta progettazione, ai sensi dell’art. 17, comma 1, del medesimo Codice, è stata approvata dall’Amministrazione attraverso la “Decisione di contrarre” adottata con il D.D.G. n.482/2025 del 7/5/2025, con la quale sono stati individuati gli elementi essenziali del Contratto, confermato il criterio di selezione degli Operatori Economici e assegnati gli incarichi di Responsabile Unico del Progetto (RUP) e di Direttore dell’Esecuzione del Contratto (DEC), rispettivamente, al dott. Emanuele Di Paola e alla dott.ssa Arianna Cusmà, i cui compiti saranno svolti, rispettivamente, ai sensi dell’art. 15, correlato allo “Allegato I.2” e dell’art.114, correlato allo “Allegato II.14” del Codice.

Il RUP ha, quindi, definito la documentazione necessaria per lo svolgimento, ai sensi dell’art.76, comma 2, lettere a) e c), del “Codice”, della relativa procedura negoziata, che sarà effettuata in modalità telematica attraverso l’ausilio della CUC e che prevedrà, ai sensi dell’art.108, comma 3, del Codice, l’aggiudicazione mediante l’utilizzo del criterio del minor prezzo.

Il Servizio da affidare prevede l’utilizzo di sei elicotteri di immediata operatività e la disponibilità del relativo necessario Personale di condotta e tecnico, rispondenti ai minimi requisiti generali e specifici e ai requisiti tecnici indicati nel presente Capitolato Speciale d’Appalto, al fine di consentire l’attivazione tempestiva e senza soluzione di continuità dei Servizi da svolgere nel territorio della Regione Siciliana.

Tale Servizio prevede lo svolgimento nell’immediato dei Servizi per una durata contrattuale di otto mesi, suscettibile di opzioni contrattuali, nell’ambito sia delle Basi Operative HEMS con operatività “H24” e, quindi, senza soluzione di continuità, di Caltanissetta, Lampedusa, Messina e Palermo, sia della Base Operativa HEMS con operatività “H12” di Pantelleria e sia della Base Operativa HEMS con operatività “HJ” di Catania, ferma restando la facoltà dell’Amministrazione di esercitare il diritto di recesso *ad nutum*, anche parziale, dal citato Contratto, in caso di perfezionamento, prima del termine di naturale scadenza, della fase di attivazione del Lotto 3 (Basi Operative di Caltanissetta e Catania) previsto nella procedura di gara pubblicata sulla G.U.U.E. S 32/2025 del 14/02/2025 e della fase di aggiudicazione della nuova procedura di gara da indire per i Lotti 1 e 2 andati deserti (Basi Operative di Lampedusa, Messina, Palermo e Pantelleria).

La procedura negoziata prevedrà, altresì, l’affidamento del “Servizio di vigilanza antincendio” da svolgere in n. 4 Basi Operative HEMS (Caltanissetta, Catania, Messina e Palermo) e dei

necessari Servizi di supporto tecnico-ingegneristico e infrastrutturale da svolgere in tutte le 6 Basi Operative previste.

CONTESTO OPERATIVO, OBIETTIVI E NORME DI RIFERIMENTO

Il contenuto principale dell'appalto, costituito dal Servizio di Elisoccorso nella sua globalità, ha l'obiettivo di assicurare la continuità dei Servizi attualmente in fase di esecuzione, al fine di garantire, senza soluzione di continuità, lo svolgimento del predetto essenziale Servizio nella Regione Siciliana.

Tale appalto ha l'obiettivo di garantire, in forma di gestione imprenditoriale autonoma, razionale, efficiente e tempestiva, con assunzione di ogni onere e rischio correlati anche verso i terzi, l'effettuazione del predetto Servizio e lo svolgimento delle prestazioni specificate, con lo scopo di realizzare la completa operatività del sistema con il massimo livello di sicurezza.

La Stazione appaltante, ai sensi dell'art. 1 del Codice, perseguirà, nell'interesse della comunità, il risultato dell'affidamento del contratto e della relativa esecuzione con la massima tempestività e il migliore rapporto possibile tra qualità e prezzo, nel rispetto dei principi di legalità e trasparenza che saranno funzionali alla massima semplicità e celerità nella corretta applicazione delle regole del Codice.

In aderenza ai contenuti del medesimo art. 1 del Codice, il principio del risultato costituirà attuazione del principio di buon andamento e dei correlati principi di efficienza, efficacia ed economicità.

Gli obiettivi specifici da raggiungere saranno:

- il mantenimento del livello di funzionalità e di sicurezza dei servizi relativi all'attività di elisoccorso;
- l'incremento del grado di efficienza e di efficacia delle attività legate alla gestione delle Basi Operative HEMS;
- l'ottimizzazione delle attività operative preparatorie all'intervento al fine di assicurarne la rapidità di azione.

Il Servizio dovrà essere svolto in regime di impresa con assunzione di piena responsabilità, tenendo conto delle necessità, delle esigenze e delle regole stabilite dall'Assessorato della Salute della Regione Siciliana.

L'Operatore Economico Aggiudicatario (di seguito, per brevità, anche OEA) nello svolgimento delle attività oggetto dell'appalto dovrà assicurare il supporto necessario alla gestione della variabilità degli eventi, nel rispetto degli stretti vincoli temporali e di sicurezza imposti dalla natura del Servizio e dovrà garantire il pieno rispetto di tutte le seguenti norme giuridiche, amministrative e tecniche applicabili e, a tal proposito, l'organizzazione e l'esecuzione delle discendenti attività dovranno essere aderenti anche alle disposizioni in materia emanate dagli Organismi competenti.

Si riassumono di seguito, sia pure in termini non esaustivi e senza pregiudizio di discipline future, le norme che regoleranno lo svolgimento delle attività oggetto dell'appalto:

- 1) D.Lgs. 31 marzo 2023, n. 36, "Codice dei contratti pubblici in attuazione dell'articolo 1 della legge 21 giugno 2022, n. 78, recante delega al Governo in materia di contratti pubblici", pubblicato sulla G.U. n. 77 del 31/3/2023 - S.O. n.12 -, come integrato e modificato dal D.Lgs. 31 dicembre 2024, n.209, pubblicato sulla G.U. n. 305 del 31/12/2024 - S.O n. 45;
- 2) Legge regionale 12 ottobre 2023, n. 12, pubblicata sulla G.U.R.S. n. 44 del 20/10/2023, di

- ricepimento nella Regione Siciliana del D.Lgs. 31 marzo 2023, n. 36 e, in automatico, delle successive modificazioni che interverranno, con modifica della legge regionale n. 12 del 12/07/2011;
- 3) D.Lgs. 30 giugno 2003, n.196 recante il “Codice in materia di protezione dei dati personali”
 - 4) Regolamento UE 2016/679 (GDPR) relativo alla protezione delle persone fisiche con riguardo al trattamento dei dati personali, nonché alla libera circolazione di tali dati e che abroga la direttiva 95/46/CE (Regolamento generale sulla protezione dei dati);
 - 5) D.Lgs. 1 agosto 2003, n. 259, recante il “Codice delle comunicazioni elettroniche” e s.m.i.;
 - 6) L.R. 14 aprile 2009, n. 5 (pubblicata sulla G.U.R.S. n. 17 del 17/4/2009), “Norme per il riordino del Servizio Sanitario regionale”: art. 24 “Rete dell’emergenza urgenza sanitaria”;
 - 7) Regolamento (EU) n. 965 del 05/10/2012 e ss.mm.ii., che stabilisce i requisiti tecnici e le procedure amministrative per quanto riguarda le operazioni di volo, ai sensi del Regolamento (CE) n. 216/2008 del Parlamento Europeo e del Consiglio, successivamente abrogato dal Regolamento EU n.2018/1139 e ss.mm.ii.;
 - 8) Regolamento (UE) 1321/2014 della Commissione Europea del 26 Novembre 2014 e ss.mm.ii. sul mantenimento della navigabilità di aeromobili e di prodotti aeronautici, parti e pertinenze, nonché sull’approvazione delle imprese e del personale autorizzato a tali mansioni;
 - 9) Regolamento (UE) 2023/1020 del 24/05/2023 che ha modificato il regolamento (UE) n.965/2012 per quanto riguarda le operazioni con elicotteri nell’ambito del servizio medico di emergenza;
 - 10) Regolamento ENAC - Disciplina generale della protezione antincendio per gli aeroporti di aviazione generale e le aviosuperfici - Edizione n. 1 approvata con disposizione d’urgenza del Direttore Generale n. 9/DG del 2 febbraio 2011;
 - 11) Regolamento ENAC - Costruzione ed esercizio degli Eliporti, Ed. 1 del 20/10/2011, come modificato dalla Disposizione 71/DG e ss.mm.ii.;
 - 12) Regolamento ENAC sull’impiego, sui limiti dei tempi di volo e di servizio e sui requisiti di riposo per l’equipaggio di condotta degli elicotteri adibiti al trasporto aereo di passeggeri per collegamenti con piattaforme petrolifere, per servizio medico di emergenza e per attività di ricerca e soccorso in montagna e ss.mm.ii, Edizione n. 2 del 16 settembre 2009, con Emendamento 1 del 24 marzo 2017;
 - 13) Regolamento ENAC "Infrastrutture a servizio dell'attività HEMS", Edizione 1 del 22/12/2016 e ss.mm.ii.;
 - 14) Regolamento ENAC - Regole dell’Aria - Edizione n. 4 del 13/05/2021 e ss.mm.ii.;
 - 15) Regolamento ENAC "Liberalizzazione dell'uso delle aree di atterraggio (Avio-Idro-Elisuperfici)", Edizione 1 del 05/05/2023 e ss.mm.ii.;
 - 16) Nota Informativa ENAC relativa a Regolamento (UE) 965/2012 per operazioni HEMS - HHO - HSAR (NI-2020-021 del 3/6/2020 - rev.1);
 - 17) Circolare ENAC APT - n. 36 del 30/10/2013 “Avio-Idro-Elisuperfici: Gestione e Autorizzazione”;
 - 18) Indicazioni Tecnico Operative ENAC - “Operazioni HEMS secondo il nuovo Regolamento EU 2023/1020”, ed. 1 del 24 maggio 2023;
 - 19) EASA CS / FAR 29.865 (Basi di certificazione *Helicopter External Loads*);
 - 20) EASA Part-CAMO - “*Continuing airworthiness requirements*”;

- 21) EASA Part-145 – “*Maintenance organisation approvals*”;
- 22) *International Civil Aviation Organization (ICAO) - “Annex 19 Safety Management System*”;
- 23) *International Civil Aviation Organization (ICAO), Doc 9859AN/474 –“Safety Management Manual Fourth Edition*”;
- 24) Norma dell’Ente Italiano di Normazione EN 13718-1 2021 - *Medical vehicles and their equipment - Air ambulance Part 1: Requirements for medical devices used in air ambulance*;
- 25) Norma dell’Ente Italiano di Normazione EN 13718-2 2021 - *Medical vehicles and their equipment - Air ambulance Part 2: Operational and Technical requirements for air ambulances*;
- 26) ETSO-2C208: *Electrical Hoist equipment*;
- 27) D.P.R. 27 marzo 1992, "Atto di indirizzo e coordinamento alle regioni per la determinazione dei livelli di assistenza sanitaria di emergenza”;
- 28) Conferenza Stato-Regioni - Accordo ai sensi dell’art. 4 del decreto legislativo 28/08/1997, n.281, recante “Linee guida per l’organizzazione dei servizi di soccorso sanitario con elicottero”, Repertorio n. 2200 del 3 febbraio 2005;
- 29) Decreto Ministeriale del 01/02/2006 - “Norme di attuazione della legge 2 aprile 1968, n.518, concernente la liberalizzazione dell’uso delle aree di atterraggio”;
- 30) Decreto Ministeriale n. 238 del 28/10/2007- “Regolamento recante norme per la sicurezza antincendio negli eliporti ed elisuperfici”;
- 31) Decreto Ministeriale del 23/09/2011- “Determinazione delle dotazioni minime di personale addetto, di mezzi, di attrezzature e di sostanze estinguenti da destinare all’attività di soccorso e lotta antincendio, negli aeroporti di aviazione generale e nelle aviosuperfici”;
- 32) Decreto Ministeriale del 2/4/2015, n.70 - Regolamento recante definizione degli *standard* qualitativi, strutturali, tecnologici e quantitativi relativi all’assistenza ospedaliera, con particolare riferimento all’articolo 9.1.4: Elisoccorso sanitario ed elisuperfici a servizio delle strutture sanitarie ospedaliere e territoriali;
- 33) Decreto Assessorato Salute n. 481 del 5 marzo 2009 (pubblicato sulla G.U.R.S. n.18 del 24/4/2009), “Nuove linee guida sul funzionamento del servizio di urgenza-emergenza sanitaria regionale S.U.E.S.-118”;
- 34) Decreto Assessorato Salute n. 1187 del 30 aprile 2010 (pubblicato sulla G.U.R.S. n. 24 del 21/5/2010), “Linee guida - Protocolli e procedure Servizio S.U.E.S. 118 - Sicilia.”, con particolare riguardo al punto sulla “Centrale Unica per il Coordinamento del Servizio di Elisoccorso H.E.M.S.”;
- 35) Decreto Assessorato Salute n. 159 del 4 febbraio 2011 (pubblicato sulla G.U.R.S. n. 159 del 25/2/2011), “Nuove linee guida sul funzionamento del servizio di urgenza-emergenza sanitaria regionale S.U.E.S.-118”;
- 36) Decreto Assessorato Salute n. 408 del 28 febbraio 2013, di assegnazione del Coordinamento Unico del Servizio di Elisoccorso 118 alla Centrale Operativa del S.U.E.S. 118 di Palermo allocata presso l’Ospedale Civico dell’Azienda Ospedaliera A.R.N.A.S. Civico - Di Cristina - Benfratelli”;
- 37) Decreto Assessorato Salute n. 1214 del 7 luglio 2015 di adozione del “Protocollo di Attivazione sperimentale del Coordinamento Unico del Servizio di Elisoccorso (C.U.S.E.) presso la Centrale Operativa 118 Palermo, concernente il trasporto secondario in

eliambulanza”.

Qualora, nel corso della vigenza contrattuale, si rendesse disponibile una versione più aggiornata della normativa citata in precedenza e delle note informative e/o delle Linee guida emanate dall'ENAC, o intervenissero altre norme relative al Servizio di elisoccorso, l'OEA dovrà darne opportuna conoscenza all'Amministrazione, fermo restando l'obbligo per la medesima dell'automatico adeguamento.

DEFINIZIONI – GLOSSARIO – ABBREVIAZIONI - ACRONIMI

Aeromobile: elicottero adibito ai Servizi di elisoccorso (nel seguito saranno usate indistintamente le dizioni di “aeromobile” e “elicottero”);

Aeronautical Information Publication - A.I.P.: Pubblicazione di Informazioni Aeronautiche prodotta, in ambito nazionale, da ENAV (Ente Nazionale di Assistenza al Volo);

Aircraft Technical Log - ATL: sinonimo di QTB (Quaderno Tecnico di Bordo) che costituisce il libro su cui eseguire le annotazioni concernenti l’esercizio (Art. 773 del Codice della Navigazione);

Ambiente marino: area del mare posta entro le 200 miglia marine dalla costa;

Ambiente montano: area della superficie terrestre sita a un’altezza di almeno 600 metri sul livello del mare, caratterizzata da un aspetto almeno in parte impervio;

Ambiente non ostile: area nella quale potrà essere assicurato un atterraggio forzato sicuro in virtù dell’adeguatezza della superficie sorvolata e dell’ambiente circostante e gli occupanti dell’aeromobile potranno essere adeguatamente protetti poiché l’esposizione al rischio sarà considerata accettabile;

Ambiente ostile: area nella quale non potrà essere assicurato un atterraggio forzato in sicurezza a causa dell’inadeguatezza della superficie sorvolata e dell’ambiente circostante e gli occupanti dell’aeromobile non potranno essere adeguatamente protetti poiché l’esposizione al rischio sarà considerata inaccettabile;

Autorità Aeronautica: Ente cui competono, per disposizioni di legge o per Regolamenti, la certificazione e la sorveglianza delle attività tecniche e operative degli Operatori Aerei (in Italia, Ente Nazionale per l’Aviazione Civile, in sigla ENAC);

Aviosuperficie: Area idonea alla partenza e all’approdo di aeromobili, che non appartiene al demanio aeronautico;

Auxiliary Power Unit - APU: unità di potenza ausiliaria la cui funzione principale sarà quella di fornire l’energia necessaria all’avviamento dei motori principali di un aeromobile;

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 missione e il personale di assistenza a terra attenderanno le chiamate per l’intervento;

Continuing Airworthiness Management Organization – CAMO: Organizzazione per la Gestione dell’Aeronavigabilità continua;

Carico pagante: la massa totale dei passeggeri, bagagli, carico ed equipaggiamenti specialistici trasportati a mano, compresa la zavorra;

Categoria A: un elicottero plurimotore progettato con caratteristiche di isolamento di motori e sistemi specificate nei codici di aeronavigabilità applicabili e in grado di effettuare operazioni utilizzando dati di decollo e atterraggio stabiliti secondo un concetto di avarie critiche al motore che assicura una superficie designata e capacità prestazionali adeguate per la continuazione in sicurezza del volo o per l’interruzione in sicurezza del decollo nel caso di avaria al motore;

Centrale Operativa 118: Struttura che, riguardo all’Area territoriale di competenza, disporrà l’intervento dell’elicottero, stabilirà la tipologia della missione e coordinerà l’intervento;

Certificato di aeronavigabilità: documento comprovante lo *status* manutentivo e di configurazione dell’aeromobile in accordo alla EASA Parte M;

Classe 1 (operazione con prestazione di classe 1): un'operazione nella quale, nel caso di avaria al motore critico, l'elicottero è in grado di atterrare all'interno della distanza disponibile per il decollo, o continuare in sicurezza il volo fino a un'area idonea per l'atterraggio, a seconda del momento in cui avviene l'avaria;

Classe 2 (operazione con prestazione di classe 2): un'operazione nella quale, nel caso di avaria al motore critico, le prestazioni consentono all'elicottero di proseguire il volo in sicurezza, fatta eccezione quando l'avaria si verifica durante l'inizio delle manovre di decollo, o alla fine di quelle di atterraggio, casi nei quali può rendersi necessario un atterraggio di emergenza;

Classificazione dei passeggeri:

1. «adulto», una persona di età uguale o superiore a 12 anni;
2. «bambino/bambini», una persona di età uguale o superiore a 2 anni, ma inferiore a 12 anni;
3. «neonato», persona di età inferiore a 2 anni;

COA: Certificato di Operatore Aereo, anche **A.O.C.** (*Air Operator Certificate*) in ambito non nazionale, che attesta che la compagnia aerea ha la capacità professionale e delle organizzazioni aziendali necessarie ad assicurare l'esercizio dei propri aeromobili in condizioni di sicurezza;

Comandante: il pilota designato al comando dell'aeromobile e responsabile per lo svolgimento sicuro del volo; di seguito è stato utilizzato anche il termine "Pilota", "Pilota Comandante" e "Pilota in comando (PIC)";

Committente: Regione Siciliana – Assessorato della Salute – Dipartimento per la Pianificazione Strategica - Servizio 6 "Emergenza-Urgenza sanitaria - Isole minori e disagiate", con la quale saranno stipulati i contratti (di seguito anche Amministrazione o Stazione Appaltante);

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 in **crepuscolo civile serale**, che comprende il periodo intercorrente tra il tramonto del Sole e l'istante in cui esso raggiunge la distanza zenitale di 96° ($- 6^\circ$ dall'orizzonte), momento nel quale inizia il crepuscolo nautico e in **crepuscolo civile mattutino**, che comprende il periodo intercorrente tra l'istante in cui il Sole raggiunge la distanza zenitale di 96° ($- 6^\circ$ dall'orizzonte) e la sua levata;

CRM - Crew Resource Management -: metodologia utilizzata nell'aviazione per migliorare la gestione delle risorse umane, tecniche e comunicative all'interno degli equipaggi di volo;

CRS: Certificazione di Rilascio in Servizio dell'aeromobile;

CUSE: Centrale Unica per il Coordinamento del Servizio di Elisoccorso nella Regione Siciliana, in fase di riattivazione;

Destinazioni Sanitarie: Strutture ospedaliere o sanitarie quali centri di riferimento verso i quali verranno da norma compiuti i trasporti dei pazienti e che saranno individuate dalle Centrali Operative 118 nell'ambito della propria competenza territoriale e/o dalla C.U.S.E, qualora riattivata;

Durata della missione di volo: sommatoria dei periodi di volo necessari al completo svolgimento di una missione di volo;

Effemeridi: tavole elaborate dall'Aeronautica Militare Italiana e pubblicate su AIP, sez. Gen. 2.7 edito da ENAV, contenenti gli orari di aurora, alba, tramonto e crepuscolo per gli aeroporti tra i quali quello più prossimo (effemeridi locali) è da intendersi di riferimento per l'individuazione dell'arco di operatività diurna massima della base HEMS di interesse;

Eliambulanza: elicottero attrezzato per il trasporto d'infermi e di eventuali accompagnatori autorizzati;

Elicottero: Aeromobile ad ala rotante (nel seguito saranno usate indistintamente le dizioni di “elicottero” e “aeromobile”);

Elisoccorso: Servizio di emergenza medica con elicottero (HEMS) e di eliambulanza (HHA), esteso, nelle Basi Operative individuate, anche alle operazioni speciali in ambiente ostile;

Elisuperficie: area idonea alla partenza e all'approdo di aeromobili, che non appartenga al demanio aeronautico, destinata all'uso esclusivo degli elicotteri e che non sia un eliporto;

Elisuperficie in elevazione: elisuperficie posta su una struttura avente elevazione di tre metri o più rispetto al livello del terreno;

Equipaggio di missione: si distingue in “equipaggio di condotta”, ovvero personale di volo composto di piloti comandanti, copiloti e membri HEMS che saranno forniti dall'OEA ed “equipaggio sanitario” composto di medici ed infermieri dipendenti degli Enti del SSR;

Fasi critiche del volo: il rullaggio, il volo stazionario, l'avvicinamento finale, il mancato avvicinamento, l'atterraggio e qualsiasi altra fase del volo a discrezione del pilota in comando o del comandante;

Fattore di rischio o situazione di rischio: esistenza di un potenziale pericolo/situazione di pericolo la cui quantificazione determina il livello di rischio associato;

Flight Data Monitoring (FDM) - “monitoraggio dei dati relativi al volo”: utilizzo proattivo e non punitivo dei dati digitali di volo relativi alle operazioni di routine per migliorare la sicurezza dell'aviazione;

Fuori servizio: condizione di non operatività di un aeromobile dovuta a cause intrinseche al mezzo stesso (a titolo esemplificativo e non esaustivo, manutenzione, guasti, malfunzionamenti, etc.), ovvero a particolari condizioni operative riguardanti la Base Operativa o l'equipaggio di condotta o le condizioni meteorologiche;

Giorni di servizio: giorni locali consecutivi durante i quali l'equipaggio di condotta sarà in servizio presso la Base Operativa, a prescindere dalla durata del turno di servizio durante un giorno;

Giorni di riposo: giorni consecutivi durante i quali l'equipaggio di condotta è libero da qualsiasi impegno di servizio per conto dell'OEA. Il singolo giorno di riposo comprenderà due notti locali;

Helicopter Air Ambulance (HAA): Servizio di Eliambulanza consistente nel trasporto di pazienti e/o materiali per cui l'urgenza non è elemento caratterizzante, trattandosi di assistenza sanitaria pianificata;

Helicopter Emergency Medical Service (HEMS): Servizio Medico di Emergenza con Elicotteri consistente in attività di volo con elicottero effettuata con lo scopo di facilitare l'assistenza medica di emergenza, dove sarà essenziale il trasporto rapido e immediato di pazienti e/o materiali (persone da soccorrere, attrezzature, sangue, organi, farmaci, etc.). In aderenza alle novità apportate dal Regolamento di Esecuzione UE. 2023/1020 della Commissione del 24 maggio 2023, il Servizio comprenderà anche il salvataggio (*rescue*) di persone che vengano minacciate dalle condizioni ambientali e che necessiteranno di essere salvate anche attraverso il trasporto di attrezzature mediche, animali e forniture mediche necessarie per eseguire una missione di salvataggio;

Helicopter Search and Reascuen (HSAR): volo di ricerca e salvataggio;

Helicopter Technical Logbook (HTL): quaderno tecnico dell'elicottero;

Hems Crew Member (HCM) -: Membro di equipaggio HEMS;

H12: periodo del giorno compreso dal sorgere del sole al tramonto;

Hovering Out of Ground Effect (HOGE): volo stazionario fuori effetto suolo;

HN: periodo del giorno compreso dal tramonto al sorgere del sole;

Instrument Flight Rules (IFR): regole del Volo Strumentale;

Instrumental Meteorological Conditions (IMC): condizioni meteorologiche che richiedono la condotta del volo in accordo alle regole del volo strumentali (IFR);

International Standard Atmosphere (ISA): modello della variazione di pressione, temperatura, densità e viscosità dell'atmosfera al variare dell'altitudine;

Manutenzione elicottero: insieme di attività periodiche o occasionali, diverse dai controlli pre-volo, necessarie a garantire la perfetta efficienza degli elicotteri. Comprende sia la manutenzione ordinaria/programmata sia quella straordinaria (manutenzione correttiva di imprevisti, adeguamento e messa a norma);

Manutenzione infrastrutture: insieme di attività periodiche od occasionali eseguite a scopo preventivo sulle strutture, i sistemi e gli impianti di supporto alle Basi Operative, nonché gli interventi di riparazione/ripristino degli stessi. Comprende la manutenzione ordinaria programmata e su richiesta;

Massa operativa a vuoto (OEM): la massa totale dell'aeromobile destinato a un tipo specifico d'impiego meno il combustibile consumabile e il carico pagante;

Merci pericolose (DG dangerous good): articoli o sostanze tali da rappresentare un rischio per la salute, la sicurezza, i beni materiali o l'ambiente e che sono riportate in un elenco di merci pericolose nelle istruzioni tecniche o che sono classificate secondo tali istruzioni, con le seguenti correlazioni:

- Incidente relativo a merci pericolose: un evento associato e relativo al trasporto di merci pericolose che causa ferite fatali o gravi a una persona o danni materiali notevoli;

- Inconveniente relativo a merci pericolose:

1. un evento, diverso da un incidente relativo a merci pericolose, associato e relativo al trasporto di merci pericolose per via aerea, non verificatosi necessariamente a bordo di un aeromobile, che causa ferite a una persona, danni materiali, incendio, rottura, spillamento, fuoriuscita di fluidi o radiazioni o altri segni di degrado dell'integrità dell'imballaggio;
2. un evento relativo al trasporto di merci pericolose che mette in serio pericolo un aeromobile o i suoi occupanti;

Minimum Equipment List (MEL): Lista degli Equipaggiamenti Minimi;

Missione di soccorso: attività di soccorso svolta dall'equipaggio dell'elicottero che decorrerà dal momento dell'accettazione della richiesta d'intervento dichiarato dalla competente Centrale Operativa 118 fino al rientro nella Base Operativa;

Missione di soccorso diurna missione di volo svolta da 30 minuti prima del sorgere del sole a 30 minuti dopo il tramonto del sole, secondo le effemeridi riguardanti la circoscrizione aeroportuale del luogo di partenza e/o arrivo della missione;

Missione di soccorso notturna: missione di volo svolta in orario da 30 minuti dopo il tramonto del sole a 30 minuti prima del sorgere del sole, secondo le effemeridi riguardanti la circoscrizione aeroportuale del luogo di partenza e/o arrivo della missione (HN);

Maximum Take Off Mass (MTOM): massa massima al decollo di un aeromobile;

One Engine Inoperative Maximum Continuous Power (OEI MCP): Potenza massima erogabile con continuità con un solo motore ovvero con un motore non operativo;

Operatore Economico Aggiudicatario: impresa che si aggiudicherà l'appalto per la fornitura dei Servizi in oggetto;

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

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

Performance-Based Navigation (PBN): Navigazione in rotta, in avvicinamento e in spazi aerei definiti, basata su requisiti di prestazione dell'aeromobile, espressi in termini di accuratezza, integrità, continuità, disponibilità e funzionalità di specifiche di navigazione;

Periodo di volo o Tempo di volo: intervallo che intercorrerà tra l'accensione e lo spegnimento dei motori dell'elicottero;

Personale sanitario: Medici e infermieri dipendenti degli Enti del Servizio Sanitario Regionale (SSR), che costituiranno i membri dell'equipaggio di missione sanitaria;

Personale tecnico: Tecnici per la manutenzione;

Personale di volo: Piloti comandanti, Copiloti e/o Membri di Equipaggio HEMS forniti dall'OEA;

QTB: Quaderno Tecnico di Bordo indicato anche come ATL;

Registratori di volo - *Flight Recorders*: dispositivi per la registrazione di dati di volo, tra i quali si identificano i seguenti:

- **FDR** - *Flight Data Recorder* (Registratore Dati di Volo);
- **CVR** - *Cockpit Voice Recorder* (Registratore comunicazioni vocali Cabina);
- **HUMS** - *Health and Usage Monitoring System* (Sistema di monitoraggio d'uso);

S.A.S.S.: Soccorso Alpino e Speleologico Siciliano;

Servizi di elisoccorso: complesso di attività, personale, mezzi, attrezzature, dotazioni e altre risorse utili a soddisfare i contenuti del presente Capitolato;

Sicurezza (*security*): tutti quei sistemi o apparati per la sicurezza pubblica destinati a proteggere le persone e le proprietà da una vasta gamma di pericoli particolarmente di origine criminale o criminosa, di sabotaggio o di spionaggio, di sovversione o di aggressione, normalmente gestiti dalle Autorità di Pubblica Sicurezza o da Imprese di vigilanza private a protezione dei beni di Enti, industrie, istituti, elicotteri, aeroporti, ecc., passibili di essere obiettivo di illecite interferenze / azioni illegali;

Sicurezza operativa (*safety*): premessa indiscutibile e requisito fondamentale per ogni tipo di operazione aerea consistente nel fatto che durante tutte le fasi del volo l'elicottero utilizzato deve garantire una condizione di sicurezza operativa (*safety*) in ogni prevedibile caso di avaria, inconveniente, necessità d'impiego, ecc.;

Sito di interesse pubblico (PIS): sito utilizzato esclusivamente per operazioni di pubblico interesse;

Safety Management System (SMS): sistema di gestione formalizzato e sistematico fondato sullo sviluppo di una cultura positiva della sicurezza che, attraverso un sistema proattivo d'identificazione di "*hazard*" valuterà i rischi associati mitigandone i potenziali effetti al fine di incrementare i livelli di affidabilità espressi dal sistema aviazione civile;

Specifiche di certificazione: standard tecnici adottati dall'Agenzia Europea per la Sicurezza Aerea (EASA) che indicano i mezzi per dimostrare la conformità al regolamento basico UE 1139/2018 e le corrispondenti norme attuative e che possono essere utilizzati da un'organizzazione a fini di certificazione;

Synthetic Vision System (SVS): tecnologia che offre una visione generata da computer dell'ambiente in cui si effettua il volo, volta ad incrementare la consapevolezza situazionale degli equipaggi di condotta dell'aeromobile;

Unità Cinofila: si intende quella composta da “Persona Conduttore” e “Cane” con finalità di intervento di ricerca e soccorso, distinti per circostanze ed eventi (es. intervento di ricerca disperso in superficie o per calamità naturali come valanga);

Valutazione del rischio: valutazione per stabilire che il rischio raggiunto o percepito è inferiore o uguale ad un livello accettabile;

Visual Flight Rules (VFR): Regole del Volo a Vista;

VMC: condizioni meteorologiche che consentono la condotta del volo in accordo alle regole del volo a vista (VFR);

Volo VFR notturno senza l'ausilio dell'equipaggiamento NVG: volo a vista notturno (VFR/N) durante il quale un membro d'equipaggio non usa i visori notturni (NVG).

1 OGGETTO

Il presente Capitolato Speciale d'Appalto (di seguito, per brevità, anche Capitolato), nell'ambito del "Servizio di Urgenza-Emergenza Sanitaria (S.U.E.S.) 118", disciplinerà l'affidamento e l'esercizio dei Servizi di Elisoccorso, che saranno correlati alla "**Emergenza Medica**" (*Helicopter Emergency Medical Service* - "HEMS") e ai trasporti in "**Aeroambulanza**" (*Helicopter Air Ambulance* - "HAA").

Tali Servizi, sulla scorta dell'immediata disponibilità e operatività di sei elicotteri e del relativo necessario personale di condotta e tecnico, dovranno essere svolti nel territorio della Regione Siciliana (Sicilia, Arcipelaghi delle Egadi, Eolie e Pelagie, Isole di Ustica e Pantelleria), per 365 giorni all'anno e senza soluzione di continuità nell'ambito delle Basi Operative HEMS con operatività "H24" di Caltanissetta, Lampedusa, Messina e Palermo, per 365 giorni all'anno nell'ambito della Base Operativa HEMS con operatività "H12" di Pantelleria e per 365 giorni all'anno nell'ambito della Base Operativa HEMS con operatività "HJ" (dal sorgere del sole al tramonto) di Catania (o nella Base Operativa che, a causa dell'imminente avvio di improcrastinabili lavori di manutenzione straordinaria nella medesima Base di Catania, sarà individuata per consentire temporaneamente lo svolgimento del Servizio).

Si rappresenta che, al fine di non appesantire il contesto espositivo, tutte le informazioni e i riferimenti che interesseranno, nel prosieguo del presente Capitolato, la Base Operativa di Catania, si intenderanno riferite anche all'eventuale Base Operativa che sarà individuata per la relativa sostituzione provvisoria.

La procedura di gara prevedrà, altresì, l'affidamento del "Servizio di vigilanza antincendio" da svolgere in n. 4 Basi Operative HEMS (Caltanissetta, Catania, Messina e Palermo) e dei necessari Servizi di supporto tecnico-ingegneristico ed infrastrutturale da svolgere in tutte le 6 Basi Operative previste, alcuni dei quali identificati come "attività direttamente collegate al servizio principale" ed altri, invece, qualificati come "attività accessorie".

I predetti Servizi di elisoccorso saranno funzionalmente collegati ai mezzi del 118 già operanti sul Territorio Regionale e saranno coordinati dalle n. 4 (quattro) Centrali Operative del Servizio Emergenza-Urgenza Sanitaria 118 (di seguito, per brevità, anche CC.OO. 118) della Regione Siciliana, con sedi a Caltanissetta, Catania, Messina e Palermo, nonché, qualora già riattivata, dalla Centrale Unica per il Coordinamento del Servizio di Elisoccorso (di seguito per brevità, anche CUSE), con competenza su tutto il Territorio Regionale.

I Servizi dovranno prevedere, in linea generale, **la fornitura immediata:**

- a) di n. 6 (sei) elicotteri opportunamente equipaggiati, di cui n. 2 (due) di "Tipo A" e n. 4 (quattro) di "Tipo B";
- b) delle attività correlate alla logistica e alla gestione delle predette sei Basi Operative HEMS, con prestazioni di tipo aeronautico e prestazioni accessorie necessarie per il sicuro, efficace ed efficiente espletamento dei Servizi;
- c) del "Servizio di vigilanza antincendio" da svolgersi nelle citate n. 4 Basi Operative HEMS, poiché nelle altre n. 2 Basi Operative HEMS (Lampedusa e Pantelleria) il predetto Servizio sarà assicurato direttamente dal gestore degli Aeroporti, all'interno dei quali sono allocate le richiamate due Basi.

2 AMBITO TERRITORIALE DELLE ATTIVITA'

L'ambito territoriale di intervento per lo svolgimento delle attività di elisoccorso si identificherà con il predetto territorio della Regione Siciliana, le cui Basi Operative HEMS

saranno ubicate a:

- **Caltanissetta**, presso il Presidio Ospedaliero “S. Elia”, nell’ambito dell’Azienda Sanitaria Provinciale di Caltanissetta;
- **Catania**, presso il Presidio Ospedaliero “Cannizzaro”, nell’ambito della medesima Azienda Ospedaliera per l’Emergenza;
- **Lampedusa (AG)**, presso il locale Aeroporto gestito da AST Aeroservizi S.p.A.;
- **Messina**, presso il Presidio Ospedaliero “Papardo”, nell’ambito della medesima Azienda Ospedaliera;
- **Palermo**, presso l’Aeroporto civile “Francesco e Giuseppe Notarbartolo” di Palermo-Boccadifalco, gestito dall’ENAC;
- **Pantelleria (TP)**, presso il locale Aeroporto militare e civile gestito dall’ENAC.

Per maggiori dettagli sull’esatta ubicazione delle citate Basi Operative, si rinvia all’allegato 1 (*Elenco Elisuperfici del Territorio regionale*) al presente Capitolato.

La Committente, nel corso dell’esecuzione dei Contratti, per motivazioni strategiche, per soluzioni correlate a temporanee necessità e per eventuali sopravvenute indisponibilità di alcune Basi Operative, potrà prevedere nuove Basi Operative e/o potrà modificare l’ubicazione delle predette Basi Operative in ambito regionale, operando, quindi, una possibile variazione dell’attuale dislocazione dei mezzi.

Al verificarsi di tale fattispecie, i Servizi si sposteranno nell’eventuale nuova Sede individuata senza che, a parità di Struttura logistica messa a disposizione dalla Committente, debba essere corrisposto alcun importo aggiuntivo all’OEA, rispetto quanto già pattuito per la componente fissa del corrispettivo.

Nell’ipotesi in cui dall’utilizzo della nuova Sede individuata discendessero maggiori oneri gestionali che, comunque, dovranno essere essere dimostrati in modo oggettivo dall’OEA, la Committente valuterà insieme all’OEA la nuova situazione e procederà a rinegoziare i maggiori costi.

In egual modo, se al verificarsi delle medesime fattispecie derivi l’impossibilità temporanea di svolgere alcuni servizi nelle nuove Sedi, i cui costi siano stati calcolati nell’ambito del canone fisso del corrispettivo posto a base di gara, anche in tali ipotesi la Committente valuterà la situazione insieme all’OEA e intraprenderà le iniziative necessarie per apportare le eventuali proporzionali riduzioni temporanee al corrispettivo già pattuito.

In ogni caso, per l’ipotesi in cui una o più Basi Operative dovessero sostituirsi con Strutture logistiche in cui, in particolare, il “Servizio di vigilanza Antincendio” sarà assicurato dal gestore della nuova sede, il corrispettivo dovuto all’OEA sarà ridotto dell’importo previsto per la “Componente fissa del Servizio di vigilanza Antincendio”, detratta una percentuale corrispondente al ribasso che l’OEA avrà praticato sulla propria offerta economica.

Qualora l’adibizione alla diversa Base Operativa dovesse intervenire a partire da un giorno differente rispetto al di in cui ha avuto inizio, per l’espletamento del Servizio reso dall’OEA sarà riconosciuto esclusivamente un corrispettivo mensile pari a quello previsto nel Disciplinare di gara, diviso 30 e moltiplicato per il numero di giorni in cui il medesimo Servizio di vigilanza Antincendio è stato assicurato.

La riduzione opererà per tutto il periodo in cui risulterà operativa la nuova Struttura logistica e verrà meno nell’ipotesi in cui tornasse operativa l’originaria Base Operativa.

3 LOTTO UNICO

Ferme restando le motivazioni a supporto dell'analogha procedura di gara aperta pubblicata il 14/2/2025 sulle G.U.U.E. n. S 32/2025, **l'Amministrazione ha avvertito l'esigenza e la necessità di individuare con la massima urgenza un unico Operatore Economico** che garantisca senza soluzione di continuità e per un periodo limitato il servizio essenziale di eliambulanza SUES 118 da svolgere con il supporto delle 6 Basi Operative e, a tal proposito, la procedura, ai sensi dell'art. 58, comma 2, del Codice, è stata impostata in un unico Lotto che prevede:

- **Due Elicotteri di "Tipo "A"**, da utilizzare nelle seguenti n. 2 Basi Operative per le missioni "HEMS" e "HAA", che prevedranno tratte di percorrenza a lungo raggio da svolgere anche sopra il mare:

- **Lampedusa (AG)**, presso il locale aeroporto, con operatività H24;
- **Palermo**, presso l'Aeroporto di Boccadifalco, con operatività H24;

- **Quattro Elicotteri di "Tipo "B"**, da utilizzare nelle seguenti 4 Basi Operative per le missioni "HEMS" e "HAA", che prevedranno tratte di percorrenza sia a medio e corto raggio da svolgere anche sopra il mare e sia a medio e corto raggio prioritariamente su terra:

- **Messina**, presso il Presidio Ospedaliero "Papardo", con operatività H24;
- **Pantelleria (TP)**, presso il locale aeroporto, con operatività H12;
- **Caltanissetta**, presso il Presidio Ospedaliero "S. Elia", con operatività H24;
- **Catania**, presso il Presidio Ospedaliero "Cannizzaro", con operatività HJ.

4 DURATA, DIRITTO DI RECESSO *AD NUTUM*, MODIFICHE E OPZIONI CONTRATTUALI

A) Il contratto di appalto avrà la durata di 8 mesi decorrenti dalla data di attivazione dei Servizi, fermo restando il diritto di recesso *ad nutum*, anche parziale, dal medesimo Contratto, in caso di perfezionamento, prima del termine di naturale scadenza, della fase di aggiudicazione del Lotto 3 (Basi Operative di Caltanissetta e Catania) previsto nella procedura di gara pubblicata sulla G.U.U.E. S 32/2025 del 14/02/2025 e, a seguito dei Lotti 1 e 2 andati deserti, della fase di aggiudicazione, sulla scorta di nuova procedura di gara, per l'affidamento dei medesimi Servizi da svolgere nelle Basi Operative di Lampedusa, Messina, Palermo e Pantelleria.

B) In aderenza a quanto disposto nel punto A), nel momento in cui nella predetta analogha procedura si verificassero le condizioni per la stipula del contratto relativo al Lotto 3 che interessa le Basi Operative di Caltanissetta e Catania, l'Amministrazione, nella considerazione che l'importo contrattuale della presente procedura negoziata è stato calcolato sulla scorta dell'esatta quantificazione dei corrispettivi, fissi e variabili, di ogni singola Base Operativa, procederà con la riduzione economica della parte del contratto riguardante i Servizi ancora da svolgere correlati alle predette due Basi Operative, fermo restando le prestazioni già rese.

In tale ipotesi l'OEA sarà tenuto a riorganizzare le prestazioni contrattuali, continuando a eseguire quelle correlate alle Basi Operative di Messina, Lampedusa, Palermo e Pantelleria.

C) In aderenza a quanto disposto nel punto A), nell'ipotesi di perfezionamento, prima del termine di naturale scadenza o di vigenza delle eventuali proroghe intervenute, della completa o graduale fase di aggiudicazione per l'affidamento dei Servizi da svolgere nelle Basi Operative di Lampedusa, Messina, Palermo e Pantelleria, l'Amministrazione, a seguito

della stipulazione dei relativi nuovi contratti, anche graduale, procederà con la medesima modalità di riduzione contrattuale descritta al punto B) e, conseguentemente, l'OEA sarà tenuto a riorganizzare le prestazioni contrattuali, continuando a eseguire quelle correlate alle Basi Operative per le quali non è intervenuta la predetta stipulazione.

D) Fermo quanto previsto dall'art. 60 del Codice e dall'articolo 18 del presente Capitolato per le clausole di revisione dei prezzi, il contratto di appalto potrà essere modificato senza una nuova procedura di affidamento al verificarsi delle seguenti fattispecie:

a) Qualora in corso di esecuzione si renda necessario un aumento o una diminuzione delle prestazioni fino alla concorrenza del quinto dell'importo contrattuale, come risultante anche a seguito delle predette riduzioni, la Committente, ai sensi dell'art. 120, comma 9, del Codice, potrà imporre all'OEA, in caso di aumento delle prestazioni, l'esecuzione delle attività aggiuntive alle condizioni originariamente previste e, in tal caso, il medesimo Operatore non potrà fare valere il diritto alla risoluzione del contratto, così come non potrà far valere il medesimo diritto al verificarsi delle ipotesi di diminuzione delle prestazioni;

b) Ai sensi dell'art. 120, comma 10, del Codice, la Committente, alla scadenza del termine contrattuale, si riserverà, altresì, la possibilità di prorogare il contratto, o una parte del medesimo al verificarsi delle condizioni previste nei punti precedenti, per una durata pari a 6 (sei) mesi.

In tale ipotesi, l'OEA, in relazione alle Basi Operative gestite a quella data, sarà tenuto a eseguire le prestazioni contrattuali ai prezzi, patti e condizioni stabiliti nel contratto o alle condizioni di mercato ove più favorevoli per la Committente;

c) Ai sensi dell'art. 120, comma 11, del Codice, nell'ipotesi di oggettivi e insuperabili ritardi per l'avvio dei nuovi contratti descritti nei punti precedenti, la Committente, qualora l'interruzione delle prestazioni dedotte nella presente procedura negoziata determinasse un grave danno all'interesse pubblico che è destinata a soddisfare, si riserverà la possibilità, in relazione alle Basi Operative gestite a quella data, di prorogare proporzionalmente il contratto in scadenza, già differito contrattualmente ai sensi del predetto comma 10 dell'articolo 120, per il tempo strettamente necessario, attualmente quantificato in almeno 6 (mesi), per l'inizio dei predetti nuovi contratti o per l'attivazione dei contratti discendenti dalla conclusione della procedura di gara che sarà indetta per la fornitura di servizi da svolgere con elicotteri nuovi.

In tale ipotesi il contraente originario sarà tenuto all'esecuzione delle prestazioni contrattuali presenti in quel momento ai prezzi, patti e condizioni previsti nel contratto.

5 TIPOLOGIA DEI SERVIZI E DELLE MISSIONI E CORRISPETTIVI

5.1 Tipologia dei Servizi

Nell'ambito dell'omogeneità degli strumenti tecnologici disponibili, i sei elicotteri offerti dovranno essere in grado di svolgere le seguenti tipologie di servizi in ambienti urbani, marittimi e montani del Territorio della Regione Siciliana:

- ***Helicopter Emergency Medical Service (HEMS)***, che consisterà nello svolgimento del Servizio di urgenza-emergenza medica, che avrà lo scopo di facilitare l'assistenza sanitaria di emergenza nei casi in cui sarà essenziale il trasporto rapido e immediato di: Equipe medica; personale sanitario; equipaggiamento sanitario; persone ferite e infortunate e altre

persone direttamente coinvolte; attrezzature sanitarie; sangue, plasma e loro derivati; antidoti e farmaci rari e/o salvavita; organi e quant'altro disposto dalle CC.OO. 118.

In aderenza alle novità apportate dal Regolamento di Esecuzione UE 2023/1020 del 23/5/2023 e vigenti dal 24 maggio 2024, nell'ambito delle attività HEMS saranno inserite anche le operazioni che riguarderanno il salvataggio (*rescue*) di persone che saranno minacciate dalle condizioni ambientali e che avranno bisogno di essere salvate anche attraverso il trasporto di attrezzature mediche, animali e forniture mediche necessarie per eseguire una missione di salvataggio;

- **Helicopter Air Ambulance (HAA)**, che consisteranno nello svolgimento del Servizio di Aeroambulanza finalizzato al trasporto di pazienti con assistenza sanitaria pianificata in cui l'urgenza non sarà elemento caratterizzante;

5.2 Tipologia delle Missioni

I Servizi di Elisoccorso dovranno essere assicurati mediante lo svolgimento di missioni volte a facilitare l'assistenza medica di urgenza-emergenza in tutte quelle situazioni nelle quali le caratteristiche di velocità e di flessibilità d'impiego dell'elicottero saranno da ritenersi essenziali alla risoluzione della criticità, indipendentemente dal contesto ambientale in cui questa si è verificata.

Le attività di soccorso che l'OEA dovrà svolgere nell'intero Territorio Regionale e nell'ambito della tipologia dei Servizi descritta al paragrafo 5.1, si espliciteranno nell'attivazione delle seguenti fattispecie di missioni da svolgere negli ambienti urbani, marittimi, montani della Sicilia, degli Arcipelaghi e delle Isole minori e, in occasionali casi specifici, anche su tutto il Territorio Nazionale e all'Estero:

- **interventi primari** per un soccorso avanzato di urgenza-emergenza extra-ospedaliero, con atterraggio "fuori campo" in ambiente non ostile, nel luogo in cui si sarà verificato l'evento per il quale emergano situazioni o patologie che comportino un rischio per la sopravvivenza del singolo o per la collettività (ivi compresi gli eventi correlati a incidenti del traffico, infortuni sul lavoro e sportivi e del tempo libero) e che prevedranno il trasferimento di pazienti in urgenza dal luogo dell'evento al Presidio Ospedaliero idoneo indicato dalla Centrale Operativa 118 di riferimento;
- **interventi primari** per operazioni di salvataggio (*rescue*) in aiuto di persone minacciate dalle condizioni ambientali e che avranno bisogno di essere salvate anche attraverso il trasporto di attrezzature mediche, animali e forniture mediche necessarie per eseguire una missione di salvataggio;
- **interventi secondari** urgenti o differibili, che prevederanno il trasferimento di pazienti acuti tra i vari Presidi Ospedalieri e le Strutture sanitarie della Regione Siciliana;
- **interventi** per il trasferimento di neonati a rischio con culla termica da trasporto, di Equipe medica neonatale e di eventuale accompagnatore;
- **interventi** per il trasporto, in relazione alla tematica correlata ai trapianti di organi, di Equipe medica, sia nelle fasi di espianto che di trapianto degli organi e dei candidati al trapianto;
- **interventi** per il trasporto di forniture urgenti di sangue, di plasma e loro derivati, di antidoti e di farmaci rari e/o salvavita;
- **interventi** di soccorso al fine di procedere al trasporto di feriti e presidi sanitari al verificarsi

nell'ambito regionale di eventi eccezionali, o di situazioni di maxi - emergenza, o di catastrofi o di particolari situazioni non altrimenti codificate. L'OEA dovrà assicurare l'impiego immediato degli elicotteri, con i supporti tecnico/operativi e logistici necessari, anche in località diverse dalla sede ordinaria di servizio.

Si evidenzia, altresì, che per tutta la durata degli eventi eccezionali, il luogo dell'emergenza potrà diventare la Base Operativa degli elicotteri il cui orario di servizio sarà definito di volta in volta e, conseguentemente, l'OEA sarà tenuto a garantire anche l'approvvigionamento e la gestione del combustibile per gli elicotteri interessati dai predetti eventi, in conformità ai requisiti di qualità e sicurezza previsti per il combustibile aeronautico, predisponendo entro un tempo non superiore a 24 ore un adeguato mezzo rifornitore.

- **interventi**, limitatamente alle Basi Operative HEMS di Lampedusa e Palermo, per il trasporto di pazienti, prevalentemente in cura presso l'IRCCS "Istituto Mediterraneo per i Trapianti e terapie ad Alta Specializzazione" (ISMETT) di Palermo, necessitanti di una specifica apparecchiatura portatile per la circolazione sanguigna extracorporea (*Extra Corporeal Membrane Oxygenation - ECMO*), denominata "*CARDIOHELP*", prodotta dalla *GETINGE*, che verrà messa a disposizione dallo stesso IRCCS ISMETT, quale "Centro di Riferimento per il trattamento dell'insufficienza respiratoria severa" e facente parte della "Rete Nazionale RESPIRA";
- **interventi**, limitatamente alle Basi Operative HEMS di Lampedusa e Palermo, per il trasferimento di pazienti con particolari patologie presso Strutture di riferimento ubicate anche al di fuori della Regione Siciliana. A tal proposito, le CC.OO. 118, ovvero, qualora riattivata, la CUSE, potranno disporre interventi operativi anche nelle Regioni limitrofe e, con carattere di occasionalità, anche su tutto il Territorio Nazionale e all'Estero;
- **interventi**, limitatamente alle Basi Operative HEMS di Lampedusa e Palermo e, se ulteriormente richiesto dal Referente per le Maxi Emergenze (RME), anche alle altre 4 Basi Operative HEMS, al verificarsi nell'ambito nazionale di eventi eccezionali, o di situazioni di maxi - emergenza, o di catastrofi o di particolari situazioni non altrimenti codificate, per il trasporto di feriti e presidi sanitari;
- **interventi**, limitatamente alle Basi HEMS di Lampedusa e Palermo, per i trasferimenti correlati alle continue emergenze sbarchi di migranti sull'Isola di Lampedusa, con esigenza di trasportare in urgenza alcuni di loro presso i Presidi Ospedalieri della Regione Siciliana;
- **interventi**, limitatamente alle Basi Operative HEMS di Lampedusa e Palermo e in relazione alla tematica correlata ai trapianti di organi, per il trasferimento presso l'IRCCS ISMETT di Palermo di pazienti stranieri candidati al trapianto di organi e di eventuale Equipe medica, da recuperare negli Stati stranieri di appartenenza, sulla scorta di specifici Protocolli d'Intesa e di Collaborazione Internazionale sottoscritti dalla Regione Siciliana, dai singoli Stati stranieri e dall'IRCCS ISMETT;
- **interventi** da effettuare presso altre Regioni, in aderenza a Protocolli d'Intesa e di Collaborazioni interregionali di futura sottoscrizione.

Si precisa che l'esecuzione dei predetti **interventi** non comporterà per l'Amministrazione alcun onere aggiuntivo, poiché le attività discendenti sono ricomprese nell'ambito della componente fissa del corrispettivo che sarà pattuito con l'OEA.

Dovranno essere assicurati, inoltre, **i seguenti voli per lo svolgimento di attività logistiche,**

operative e di supporto, precisando che anche le attività correlate all'esecuzione di tali **voli** non comporteranno alcun importo aggiuntivo da riconoscere all'OEA rispetto quanto sarà pattuito per la componente fissa del corrispettivo:

- **voli** per i trasferimenti caritatevoli da e per gli Arcipelaghi e le Isole minori, ad esempio di malati terminali;
- **voli** per esercitazioni e attività di addestramento del personale sanitario, ivi compresi eventuali specializzandi e stagisti e di altre eventuali figure di elitrasportati appartenenti ad organizzazioni riconosciute dalle competenti CC.OO. 118 e dalla Committente;
- **voli** per tutti quei casi in cui l'intervento dovesse essere ritenuto necessario in relazione a situazioni particolari, quali, ad esempio, interventi per esercitazioni di soccorso previsti dalla Protezione Civile;
- **voli** per ogni altro intervento connesso a finalità istituzionali (per ricognizioni di elisuperfici, per la prova ed il collaudo delle apparecchiature radio e sanitarie installate a bordo, etc);
- **voli**, in esecuzione di eventuali prescrizioni e autorizzazioni dell'Autorità competente (Magistratura, Prefettura, Sindaco, Polizia Giudiziaria), sia per il recupero e trasporto da zone esterne di salme secondo la vigente normativa di polizia mortuaria e sia per la ricerca di dispersi.

5.3 Corrispettivo previsto per lo svolgimento dei Servizi.

Si rappresenta che il corrispettivo spettante per la remunerazione dei Servizi sarà caratterizzato da una Componente fissa e una Componente variabile, che saranno composte, a loro volta, da una serie di sottocategorie.

La Componente fissa, in particolare, sarà relativa alla messa a disposizione degli *asset* e delle risorse organizzative necessarie ai fini dello svolgimento dei predetti Servizi, quali elicotteri e dotazioni sanitarie connesse, personale navigante e tecnico, assicurazioni, strutture operative e relativa gestione ordinaria e straordinaria, formazione ed addestramento basico e ricorrente del personale navigante, tecnico, di terra e sanitario, servizio di vigilanza antincendio ove previsto, etc.

La Componente variabile, invece, sarà direttamente connessa all'attività di volo dell'elicottero e sarà strettamente correlata alle specifiche esigenze operative derivanti dall'effettivo relativo impiego, quali carburante, manutenzione programmata degli aeromobili, consumo dei lubrificanti, ecc.

Si rappresenta che l'importo stimato per la "Componente fissa" è stato determinato per ogni Base Operativa attraverso la valorizzazione dei costi ritenuti necessari per l'espletamento dei Servizi, sono stati rapportati ad ogni singolo mese contrattuale, ivi compresi i costi previsti per lo svolgimento del "Servizio antincendio".

A tal proposito, in relazione al personale di condotta e tecnico, si evidenzia che, oltre ai costi correlati ai Soggetti che garantiranno mensilmente il Servizio (n. 4 Piloti Comandanti, n. 4 Copiloti e n. 4 Tecnici di manutenzione/elicotteristi nelle Basi Operative H24, n. 2 Piloti Comandanti, n. 2 Copiloti e n. 2 Tecnici di manutenzione/elicotteristi nella Base Operativa H12 e n. 2 Piloti Comandanti e n. 2 Tecnici di manutenzione/elicotteristi nella Base Operativa HJ), è stato assicurato, per ogni ruolo presente in ciascuna Base Operativa, il 50% del costo di un ulteriore Soggetto, per sopperire alle indisponibilità fisiologiche (ferie, malattie, formazione e

addestramento ricorrente, ecc.) dei Soggetti impiegati stabilmente nelle medesime Basi.

Si rappresenta, inoltre, che il numero degli Operatori sanitari (medici e infermieri) che ruoteranno nell'ambito delle n. 6 Basi Operative, sono state fornite responsabilmente dai Direttori delle n. 4 Centrali Operative 118.

Per la "Componente Variabile" si evidenzia che il costo, stimato per ogni minuto di volo e determinato con la valorizzazione degli elementi che lo compongono, è stato rapportato ad un periodo di otto mesi, sulla base della media annuale dei minuti effettivi di volo operati negli anni 2021, 2022 e 2023, le cui informazioni sono state acquisite dal competente Servizio 6 del Dipartimento per la Pianificazione Strategica (Committente),

Si evidenzia che il calcolo della Base d'asta della procedura negoziata è stato operato in aderenza alla puntuale analisi dei costi effettuata dalla Committente in occasione della predisposizione della richiamata nuova analoga procedura di gara pubblicata il 14/2/2025 sulle G.U.U.E. n. S32/2025, tenendo conto, quindi, delle seguenti voci di spesa:

Canone fisso mensile, comprensivo dei seguenti costi per:

- oneri mensili di ammortamento finanziario (*rate* dello 1,05%), per la disponibilità in ogni Base Operativa degli aeromobili usati di "Tipologia A" per le Basi di Lampedusa e Palermo e di "Tipologia B" per le Basi di Caltanissetta, Catania, Messina e Pantelleria, valorizzati, rispettivamente, in € 11.500.000,00 e € 8.000.000,00;
- oneri mensili di ammortamento finanziario per la disponibilità immediata, al verificarsi delle condizioni, dell'aeromobile sostitutivo o di *back up*, il cui impiego annuale è stato stimato in 14 giorni per le Basi Operative H24 e in 7,33 giorni per le Basi Operative H12 e HJ, sulla scorta delle informazioni, acquisite presso il competente Servizio 6 dell'Amministrazione, relative ai fermi tecnici operati per manutenzione programmata e straordinaria nel triennio 2021-2023 e tenendo conto anche dell'anzianità di immatricolazione degli aeromobili richiesti (fino a 15 anni);
- costi annuali per il personale di condotta, comprensivi degli oneri sociali, sulla scorta del vigente Contratto Collettivo Nazionale Piloti (e tenendo conto degli importi aggiuntivi mensili lordi per 12 mensilità di € 400,00 lordi per i Piloti Comandanti e di € 348,00 lordi per i Copiloti decorrenti dall'1/2/2024 e dall'1/4/2025 a titolo a titolo di anticipazione sul futuro rinnovo del CCNL) e calcolati in relazione alla disponibilità di n. 4,5 Piloti Comandanti e di n. 4,5 Copiloti per le Basi Operative H24, di n. 2,5 Piloti Comandanti e di n. 2,5 Copiloti per la Base Operativa H12 e di n. 2,5 Piloti Comandanti per la Base Operativa HJ;
- costi annuali per il personale tecnico, comprensivi degli oneri sociali, stimati, sulla scorta del vigente Contratto Collettivo Nazionale Lavoratori Metalmeccanici (Tecnici elicotteristi) e calcolati in relazione alla disponibilità di n. 4,5 Tecnici di manutenzione/Elicotteristi per le Basi Operative H24 e di n. 2,5 Tecnici di manutenzione/Elicotteristi per le Basi Operative H12 e HJ;
- costi forfetari annuali delle spese di viaggio sostenute dal personale di condotta e tecnico dell'Operatore per il raggiungimento delle Basi Operative, per l'alloggio, il vitto e i trasferimenti terrestri e calcolati in relazione a 13,5 Soggetti impiegati nelle Basi Operative H24, a 7,5 Soggetti impiegati nella Base Operativa H24 e a 5,00 Soggetti impiegati nella Base Operativa HJ;
- costi per le assicurazioni annuali per ogni Base Operativa: "Responsabilità Civile verso Terzi (RCT)" per l'Elicottero titolare (0,50% del relativo valore) e per l'Elicottero

sostitutivo, rapportata ai suddetti giorni di probabile impiego; polizze per ognuno dei 4,5 Piloti Comandanti, 4,5 Copiloti e 4,5 Tecnici di manutenzione/Elicotteristi impiegati nelle Basi Operative H24, per ognuno dei 2,5 Piloti Comandanti, 2,5 Copiloti e 2,5 Tecnici di manutenzione/Elicotteristi impiegati nella Base Operativa H12 e per ognuno dei 2,5 Piloti Comandanti e 2,5 Tecnici di manutenzione/Elicotteristi impiegati nella Base Operativa HJ; polizze per ognuno dei 12 passeggeri previsti a bordo degli aeromobili correlati alle Basi Operative di Lampedusa e Palermo e per ognuno degli 8 passeggeri previsti a bordo degli aeromobili correlati alle Basi Operative di Caltanissetta, Catania, Messina e Pantelleria;

- costi degli apparati elettromedicali di bordo e di terra correlati ad ogni Base Operativa e per la fornitura delle dotazioni di sopravvivenza e quelle minime per i voli con il sorvolo del mare;
- costi correlati alla Gestione delle sei Basi Operative e delle elisuperfici annesse, che, con le parziali eccezioni riguardanti le Basi Operative di Lampedusa e Pantelleria, includono: la manutenzione ordinaria e straordinaria delle strutture, degli impianti, delle installazioni e delle attrezzature; la fornitura degli strumenti di supporto a terra, quali mezzo adibito al traino e alla manovra dell'aeromobile, piattaforma di movimentazione per l'elicottero dotato di pattini e *power-unit* per la messa in moto dell'aeromobile; mezzo di trasporto mobile per il carburante;
- costi annuali per i servizi di pulizia, previsti esclusivamente per la Base Operativa di Palermo;
- costi, in relazione alle Basi Operative di Lampedusa e Pantelleria, relativi agli oneri aeroportuali di atterraggio/decollo (*landing fees*), all'utilizzo delle superfici, al canone di locazione e pulizia dell'*hangar*, alla pulizia dei locali tecnici di dimensioni ridotte e a tutte le eventuali spese discendenti dall'utilizzo dei servizi aeroportuali;
- costi per la formazione e l'addestramento del personale aeronautico e tecnico, per ognuno dei n. 13,5 Soggetti impiegati nelle Basi Operative H24, dei 7,5 Soggetti impiegati nella Base Operativa H24 e dei 5,00 Soggetti impiegati nella Base Operativa HJ;
- costi per la formazione e l'addestramento del personale sanitario, ivi compresi i moduli formativi e di addestramento per il sorvolo del mare, per ognuno dei n. 50 Soggetti che saranno impiegati nelle Basi Operative di Lampedusa e Messina, dei n. 40 Soggetti che saranno impiegati nelle Basi Operative di Caltanissetta e Palermo e dei n. 30 Soggetti che saranno impiegati nelle Basi Operative di Catania e Pantelleria;
- costi per la disponibilità in ogni Base Operativa, come meglio individuati al paragrafo 13.1 del Capitolato, dei necessari materiali tecnici (torce, cesoie per operatore e kit di vestiario di protezione, da utilizzare in caso di ammaraggio) e di n. 4 caschi di volo interfono con i relativi accessori, che saranno dedicati solamente alle operazioni di volo ed utilizzati dal personale sanitario, dal/i paziente/i e da altri passeggeri;
- costi mensili per il Servizio di gestione, manutenzione ed assistenza antincendio per le Basi Operative di Caltanissetta, Catania, Messina e Palermo;

Canone variabile, rapportato ad ogni ora di volo, comprensivo dei seguenti costi per:

- il carburante;
- la manutenzione della cellula (spazi dove sosterranno e transiteranno i passeggeri);
- la manutenzione dei motori;
- la manutenzione dell'avionica (equipaggiamenti elettronici);
- la manutenzione dei materiali consumabili.

La Committente precisa che durante l'esecuzione contrattuale, in aderenza, peraltro, a quanto sarà meglio descritto nel successivo paragrafo 6.2, procederà unicamente al pagamento delle quote mensili dei corrispettivi correlati al predetto "Canone fisso", in quanto comprensivi di tutte le spese necessarie per lo svolgimento dei Servizi e, conseguentemente, qualunque altra spesa non espressamente prevista o sopraggiunta in fase di esecuzione, ma correlata allo svolgimento dei Servizi, sarà a totale carico dell'OEA, salvo le specifiche fattispecie meglio rappresentate all'art. 2 del presente Capitolato.

6 RELAZIONE, OBBLIGHI, ADEMPIMENTI E RESPONSABILITÀ DELL'OPERATORE ECONOMICO AGGIUDICATARIO - VERIFICHE DELLA COMMITTENTE

6.1 Relazione riassuntiva delle attività svolte dall'Operatore Concorrente.

In occasione della presentazione dell'Offerta relativa alla procedura negoziata, l'OEA dovrà trasmettere una relazione che descriva in maniera particolareggiata:

- l'organigramma della struttura aziendale e la localizzazione delle sedi operative, al fine di rilevare la capacità operativa, la qualità, l'efficacia e l'efficienza dell'Impresa, con particolare dettaglio delle attività relative al Servizio di elisoccorso finora prestato;
- il numero di anni di esperienza maturata nello specifico svolgimento dell'attività di Elisoccorso;
- il numero degli elicotteri che sono stati dedicati alle missioni di Elisoccorso nel triennio 2022-2024 e nei primi tre mesi del 2025, con l'indicazione dell'ubicazione delle relative Basi Operative nelle quali sono stati svolti i relativi Servizi;
- il totale delle missioni HEMS-HAA svolte da ogni singolo elicottero nel triennio 2022-2024 e nei primi tre mesi del 2025, suddivise per anno e per tipologia di missioni;
- la percentuale di missioni HEMS-HAA effettuate con voli notturni da ogni singolo elicottero rispetto al predetto totale delle missioni svolte nel triennio 2022-2024 e nei primi tre mesi del 2025.

6.2 Obblighi specifici dell'Operatore Economico Aggiudicatario

In linea generale, per lo svolgimento immediato dei Servizi, l'OEA dovrà garantire con oneri a proprio carico:

- la flotta di sei elicotteri, prevedendone la relativa attività di manutenzione ordinaria e straordinaria;
- il personale navigante (Piloti Comandanti e Copiloti, ove previsto) ed il personale tecnico (tecnici di manutenzione/elicotterista), per i quali dovrà fornire una costante e significativa attività di formazione e di addestramento per garantire i migliori *standard* professionali e di sicurezza;
- le attività correlate alla logistica e alla gestione delle sei Basi Operative HEMS, attraverso la fornitura di prestazioni aeronautiche direttamente collegate al servizio principale e di prestazioni accessorie connesse alla fornitura di beni e servizi che contribuiranno a rendere più efficiente il servizio complessivo di elisoccorso.

Per quanto descritto in linea generale, si riassume, di seguito e riferite ad ogni Base Operativa, le attività che saranno di competenza dell'OEA e le forniture che il medesimo OEA dovrà garantire, i cui correlati oneri saranno a proprio carico in quanto le stime dei medesimi

corrispondenti valori sono state dettagliatamente calcolate per la determinazione della parte fissa e variabile del corrispettivo proposto:

1. Fornitura e mantenimento in efficienza operativa degli elicotteri previsti in ciascuna delle sei Basi Operative, muniti di adeguata copertura assicurativa (Responsabilità Civile per l'aeromobile, per il personale navigante e per i passeggeri, ivi compresi il personale sanitario);
2. Fornitura, al verificarsi delle fattispecie meglio previste nei successivi paragrafi, di un elicottero sostitutivo o di *back up*, munito di adeguata copertura assicurativa, che dovrà essere disponibile entro la tempistica prevista per le diverse fattispecie nel paragrafo 11.2 del presente Capitolato e che dovrà essere dello stesso tipo e variante dell'elicottero titolare, fermo restando quanto meglio rappresentato al paragrafo 11.2.3;
3. Fornitura di personale di condotta con idonea competenza ed esperienza di volo ed in possesso dei requisiti tecnico-professionali minimi richiesti dal presente Capitolato (lista con almeno n. 5 Piloti Comandanti e n.5 Copiloti per le Basi Operative H24 di Caltanissetta, Lampedusa, Messina e Palermo, n. 3 Piloti Comandanti per le Basi Operative H12 e HJ, rispettivamente, di Pantelleria e Catania e n. 3 Copiloti per la Base Operativa H12) e di personale tecnico per la manutenzione in possesso dei requisiti tecnico-professionali minimi richiesti (lista con almeno n. 5 Tecnici di manutenzione/Elicotteristi per le Basi Operative H24 di Caltanissetta, Lampedusa, Messina e Palermo e n.3 Tecnici di manutenzione/Elicotteristi per le Basi Operative H12 e HJ, rispettivamente, di Pantelleria e Catania);
4. Copertura delle spese di viaggio sostenute dal Personale dell'OEA per il raggiungimento delle rispettive Basi Operative;
5. Fornitura delle attrezzature e delle apparecchiature sanitarie e tecniche installate negli aeromobili, munite delle relative certificazioni;
6. Fornitura, installazione e certificazione degli apparati radio in dotazione agli aeromobili;
7. Fornitura del Servizio di gestione, manutenzione ed assistenza antincendio presso le Basi Operative di Caltanissetta, Catania, Messina e Palermo, attraverso l'impiego, per l'intera durata contrattuale, di almeno due unità di personale con adeguata competenza ed esperienza;
8. Pulizia dei locali che costituiranno la Base Operativa e pulizia delle elisuperfici annesse, nell'ipotesi in cui la predetta attività, per estensione degli analoghi contratti aziendali, non sarà assicurata dagli Enti del SSR correlati alle rispettive Basi Operative, come nel caso della Base Operativa di Palermo e probabilmente della Base Operativa temporaneamente sostitutiva di quella di Catania, e pulizia, a proprie spese, dei locali tecnici di dimensioni ridotte presenti negli aeroporti di Lampedusa e Pantelleria;
9. Fornitura di una fotocopiatrice da installare presso ogni Base Operativa;
10. Fornitura di n. 1 apparato telefonico fisso con linea dedicata e di una rete telefonica al servizio del personale di missione di turno nella Base Operativa;
11. Fornitura di un telefono satellitare in ogni Base Operativa;
12. Fornitura in ogni Base Operativa di attrezzature, apparecchiature e dispositivi sanitari, muniti di relativa certificazione e manutenzione degli stessi;
13. Fornitura in ogni Base Operativa di attrezzature e apparecchiature tecniche necessarie;
14. Fornitura in ogni Base Operativa di bombole di ossigeno medicinale per il sistema fisso presente a bordo dell'aeromobile e per la dotazione mobile del personale sanitario, con

- assicurazione di rispettive scorte minime meglio descritte nello specifico paragrafo del presente Capitolato;
15. Fornitura al personale sanitario, al quale competerà la sanificazione del vano sanitario dell'elicottero, di attrezzature idonee per un corretto e completo svolgimento di tale attività e supporto in termini di smontaggi e rimozione di apparati installati a bordo;
 16. Gestione amministrativa, ove possibile e concordata con la Committente, delle elisuperfici della rete di destinazioni HEMS;
 17. Gestione delle Basi Operative e delle elisuperfici annesse, con la relativa manutenzione delle strutture, degli impianti e delle attrezzature;
Tale attività di gestione comprenderà anche gli oneri a proprio carico che dovranno essere sostenuti per:
 - a) Consumo di energia elettrica, acqua e gas o metano;
 - b) Rete internet con banda garantita di almeno 100 Mbit/s;
 - c) Costi dei diritti aeroportuali, di atterraggio/decollo e di utilizzo di superfici aeroportuali e di qualunque spesa discendente dall'utilizzo dei servizi aeroportuali;
 - d) Costi per affitto degli *hangar*, ove presenti e per la relativa pulizia;
 - e) Gestione e manutenzione degli impianti di climatizzazione e di riscaldamento della Struttura logistica;
 - f) Sostituzione degli arredi della struttura logistica non più idonei per le esigenze quotidiane del personale di volo, di terra e sanitario;
 - g) Vitto al proprio Personale in servizio nella Base Operativa, anche in orario notturno e, riguardo alle Basi Operative di Lampedusa e Pantelleria, alloggio al medesimo Personale;
 - h) Attivazione di un sistema informativo che consenta la digitalizzazione di tutte le informazioni correlate allo svolgimento delle missioni, consultabile anche dalla Committente e dai Responsabili delle CC.OO 118 da *client* remoto attraverso interfaccia web HTTPS, protetto da *login* e *password*, ovvero tramite *SPID* intestato al RUP, al DEC e ai predetti Responsabili delle CC.OO 118;
 18. Controllo e monitoraggio continuo delle Basi Operative, delle elisuperfici e delle aree ad esse circostanti, al fine del mantenimento della loro agibilità in condizione di sicurezza, anche in relazione allo stato degli ostacoli lungo le traiettorie di decollo e atterraggio e, con inerbimento e adeguata irrigazione del terreno circostante la via di rullaggio e la piazzola di sosta al fine di evitare il sollevamento di polvere/sabbia durante le manovre di atterraggio, decollo e rullaggio;
 19. Gestione, manutenzione ordinaria e straordinaria degli impianti di stoccaggio del carburante, della messa in sicurezza e del relativo dispositivo di prelievo tale da consentire la normale funzionalità di rifornimento dell'elicottero presente in ogni Base Operativa, ferma restando, ove possibile, la presenza di una scorta fissa minima di carburante tale da assicurare un'autonomia dell'elicottero in servizio pari ad almeno 20 ore di volo;
 20. Fornitura e installazione di strumenti di supporto a terra degli elicotteri, quali:
 - a) veicolo a trazione integrale in grado di essere utilizzato come mezzo di supporto tecnico in caso di rischieramento di uno o più elicotteri in caso di macro-emergenza, ovvero come mezzo di supporto tecnico in caso di avaria degli aeromobili in zone fuori campo e in grado di trasportare il personale presso le rispettive Basi Operative;
 - b) piattaforma di movimentazione per gli elicotteri dotati di pattini;

- c) *power-unit* fissa per la messa in moto degli aeromobili, esclusi, comunque, impianti montati su trattori;
21. mezzo di trasporto mobile per il carburante da dislocare nella Base Operativa sostitutiva di quella di Catania ed in almeno altre due Basi Operative;
 22. Fornitura della manutenzione ordinaria e straordinaria degli aeromobili (cellula, motori e avionica) e delle relative dotazioni e materiali di consumo, nel rispetto dei programmi di manutenzione approvati dall'Autorità competente, con modalità tali da assicurare la piena continuità dei Servizi;
 23. Fornitura dell'adeguata formazione, basica e ricorrente e del continuo addestramento al personale dell'OEA presente in ogni Base Operativa, attraverso la partecipazione ai corsi di aggiornamento e ai controlli in ambiente operativo reale o ricreato *a - hoc* con l'uso di simulatori;
 24. Fornitura dell'adeguata formazione aeronautica di base e di aggiornamento al personale sanitario che ruota nell'ambito di ogni Base Operativa (n.50 Soggetti nelle Basi Operative di Lampedusa e Messina, n.40 Soggetti nelle Basi Operative di Palermo e Caltanissetta e n.30 nelle Basi Operative di Catania e Pantelleria), comprendente anche le correlate attività di addestramento e di esercitazione, ivi compresi, per le Basi Operative di Lampedusa, Messina, Palermo e Pantelleria, i moduli formativi e di addestramento per i voli con il sorvolo del mare;
 25. Attività connessa alle finalità di istituto, quali ricognizioni di elisuperficie, aree di atterraggio, per la prova e il collaudo delle apparecchiature radio e sanitarie installate a bordo;
 26. Fornitura di tute e abbigliamento tecnico per il personale di condotta e tecnico dell'OEA presente in ogni Base Operativa, che, come meglio sarà rappresentato nei successivi articoli, dovranno essere uguali in tutte le 6 Basi;
 27. Fornitura dei caschi di volo interfono e dei relativi accessori per il personale di condotta che ruota nell'ambito di ogni Base Operativa;
 28. Fornitura in ogni Base Operativa di dotazioni di sopravvivenza e di quelle minime per i voli con il sorvolo del mare, dei necessari materiali tecnici (torce, cesoie per operatore e kit di vestiario di protezione, da utilizzare in caso di ammaraggio) e di n. 4 caschi di volo interfono e dei relativi accessori, che saranno dedicati solamente alle operazioni di volo e utilizzati dal personale sanitario, dal/i paziente/i e da altri passeggeri.

Si evidenzia, infine, che una parte delle predette forniture e attività strettamente correlate alla presenza di una Struttura logistica non potranno essere previste nelle Basi Operative di Lampedusa e Pantelleria, in quanto ubicate all'interno dei rispettivi aeroporti e nei quali saranno presenti solamente ridotti locali operativi e tecnici e, di conseguenza, l'OEA dovrà adeguare al meglio la gestione delle predette attività e l'allocazione delle necessarie apparecchiature e attrezzature tecniche.

6.3 Adempimenti dell'OEA

L'OEA sarà tenuto a comunicare alla Committente ogni eventuale variazione relativa alla propria sede legale, nonché alle altre fondamentali caratteristiche societarie entro 24 ore dal verificarsi della modifica.

In caso di revoca o sospensione delle licenze di esercizio, del Certificato di Operatore Aereo

(COA/AOC) nonché nei casi di impossibilità dovuta a qualsiasi altra causa a proseguire l'attività secondo le regole predisposte dal presente Capitolato, l'OEA avrà l'obbligo di cessare immediatamente i Servizi e di darne immediata comunicazione alla Committente, che, per il periodo di sospensione delle autorizzazioni o di impossibilità a continuare le attività, avrà la facoltà di disporre il proseguimento dell'attività attraverso l'affidamento del Servizio ad altre Società del settore, addebitando gli eventuali maggiori oneri allo stesso OEA.

L'OEA sarà tenuto a trasmettere alla Committente, su semplice richiesta, copia di qualsiasi provvedimento o atto amministrativo emanato dalle Autorità Aeronautiche e/o Enti competenti, relativo agli aeromobili in esercizio, al personale in servizio, a segnalazioni afferenti la sicurezza del volo che siano riferibili all'attività oggetto del presente Capitolato, alle elisuperfici/Basi HEMS oppure al medesimo OEA.

Ferma restando la decisione delle CC.OO. 118 e della CUSE, se riattivata, in relazione alle priorità delle missioni e alla differenziazione tra la tipologia di intervento, l'OEA sarà responsabile per la definizione delle modalità operative e di impiego dell'aeromobile, in osservanza delle normative applicabili, nel cui rispetto il Pilota Comandante in servizio avrà, comunque, l'autorità per la fattibilità ed esecuzione delle operazioni di volo.

Le procedure poste in atto dall'OEA per l'esecuzione dei Servizi dovranno riflettere ed essere conformi a quanto riportato nel presente Capitolato e nella restante documentazione di gara.

6.4 Contratti collettivi di lavoro e osservanza delle leggi sul lavoro e sulla previdenza

L'OEA, in qualità di datore di lavoro, dovrà, a suo totale carico e spese, attenersi, per il personale di condotta (Piloti Comandanti e Copiloti), al rispetto del vigente e delle successive revisioni del Contratto Collettivo Nazionale di Lavoro (CCNL) "Piloti di Elicottero - CNEL I8C2 -, corrispondendo al proprio personale le relative retribuzioni e le indennità e rispettando i presupposti relativi alle assicurazioni sociali di legge.

L'OEA dovrà analogamente garantire per il personale tecnico (Tecnici di manutenzione/elicotteristi) il rispetto del vigente Contratto Collettivo Nazionale Lavoratori "Metalmeccanici - CNEL C011 -, corrispondendo le relative retribuzioni e le indennità e rispettando i presupposti relativi alle assicurazioni sociali di legge.

L'OEA, in quanto titolare del Servizio antincendio, dovrà analogamente garantire per il relativo personale addetto il rispetto del vigente Contratto Collettivo Nazionale Lavoratori "Settore Antincendio - CNEL HV30 -, corrispondendo le relative retribuzioni e le indennità e rispettando i presupposti relativi alle assicurazioni sociali di legge, fermo restando che, nell'ipotesi di ricorso al subappalto, le medesime garanzie dovranno essere assicurate anche al personale del subappaltatore.

In conformità con quanto previsto dall'art. 11, comma 2 e dall'art. 1 del nuovo Allegato I.01 del Codice, i predetti contratti collettivi applicabili al personale dipendente impiegato nell'appalto sono stati indicati anche nella "decisione di contrarre, di cui all'art. 17, comma 1, del medesimo Codice che è stata adottata dalla Committente per avviare il ricorso alla richiamata procedura negoziata .

Ai sensi dell'art. 11, comma 3, del Codice, gli Operatori economici invitati potranno indicare nella propria offerta il differente contratto collettivo da essi applicato, purché garantisca ai dipendenti le stesse tutele di quello indicato dalla Stazione appaltante e, in presenza di tale fattispecie, ai sensi del medesimo art. 11, comma 4, prima di procedere all'affidamento la

Stazione appaltante dovrà acquisire la dichiarazione con la quale il medesimo Operatore economico individuato si impegnerà ad applicare il contratto collettivo nazionale e territoriale indicato nell'esecuzione delle prestazioni oggetto del contratto per tutta la sua durata, ovvero la dichiarazione di equivalenza delle tutele.

In quest'ultimo caso, la dichiarazione sarà anche verificata con le modalità di cui all'articolo 110 in conformità all'allegato I.0 del Codice.

A fine di verificare l'applicazione del trattamento retributivo previsto dal CCNL di categoria e dagli accordi integrativi territoriali ai lavoratori impiegati nell'espletamento del servizio, l'OEA s'impegnerà a trasmettere al DEC, entro tre mesi dalla stipulazione del Contratto, la specifica documentazione relativa al personale impiegato all'avvio delle attività e, in caso di nuove immissioni, s'impegnerà a trasmettere l'analoga documentazione entro tre mesi dall'effettivo impiego del nuovo personale.

La Committente si riserverà la facoltà di richiedere in merito opportuni accertamenti al competente Ispettorato Provinciale del Lavoro o a qualsivoglia altro Ufficio o Istituzione che risulti competente in merito.

Sarà, inoltre, a carico dell'OEA ogni obbligo conseguente alla normativa vigente in materia di sicurezza, igiene e medicina del lavoro.

La Committente rimarrà estranea ai rapporti instaurati tra l'OEA ed il personale da questa dipendente e tra l'OEA e i relativi fornitori con i quali avrà stipulato specifici contratti per lo svolgimento dei Servizi.

6.5 Responsabile aziendale per i rapporti con la Committente e con le CC.OO. 118

L'OEA dovrà comunicare, entro 10 (dieci) giorni lavorativi dalla ricezione della notifica dell'aggiudicazione efficace, il nominativo di un Responsabile aziendale della gestione dei rapporti contrattuali e di un suo sostituto, che avrà il compito di intrattare i rapporti formali con il DEC e con i competenti Responsabili delle CC.OO. 118, avendo cura di indicare i rispettivi recapiti telefonici mobili al fine della obbligatoria reperibilità per 24 ore al giorno senza soluzione di continuità.

Il predetto Responsabile, unitamente al sostituto, previa verifica da parte della Stazione Appaltante dei relativi *curricula vitae* che l'OEA dovrà allegare alla citata comunicazione, dovrà possedere un'adeguata preparazione di carattere tecnico/operativa e logistica ed una conoscenza di base delle dotazioni sanitarie.

L'OEA, altresì, entro il medesimo termine di 10 giorni dovrà comunicare il nominativo del proprio Direttore Tecnico, unitamente al relativo *curriculum vitae*, a cui faranno capo tutte le problematiche tecniche inerenti alla gestione degli elicotteri utilizzati per lo svolgimento dei Servizi.

In caso di sostituzione del Responsabile aziendale o del Direttore Tecnico nel corso di esecuzione del Contratto, l'OEA dovrà tempestivamente darne comunicazione alla Committente, al RUP e al DEC, trasmettendo i nominativi dei Soggetti individuati per le relative sostituzioni.

Per ciascuna Base Operativa HEMS, la Committente, con il supporto del DEC e della C.O. 118 di riferimento, fornirà all'OEA il nominativo di un proprio Referente, che costituirà l'interfaccia permanente sull'attività posta in essere in ogni rispettiva Base.

6.6 Verifiche dell'andamento del Contratto e controlli di qualità

Per lo svolgimento delle verifiche amministrative inerenti il rispetto di quanto previsto nel presente Capitolato e così come sarà riportato nel contratto d'appalto, il DEC sarà affiancato da "Direttori Operativi", individuati nei Direttori delle competenti CC.OO. 118, che effettueranno i controlli in merito alla regolare esecuzione del Contratto.

I Direttori Operativi potranno delegare formalmente, per ogni singola Base Operativa HEMS, alcuni operatori nell'ambito del proprio personale, dando comunicazione dei relativi nominativi al DEC ed all'OEA.

Fermo restando che il RUP e il DEC potranno espletare, anche senza preavviso, le verifiche ispettive che riterranno opportune in ognuna delle 6 Basi Operative, il Direttore Operativo e l'eventuale personale delegato avranno accesso presso le Basi Operative di propria competenza territoriale al fine di visionare qualsiasi documentazione amministrativa afferente l'esecuzione dell'appalto e avranno la facoltà di svolgere specifiche visite ispettive di verifica, sia programmate e congiunte con i referenti dell'OEA, che non programmate.

La Committente si riserva di individuare, durante l'esecuzione del contratto, un Consulente Aeronautico, di supporto al RUP ed ai DEC, per lo svolgimento, in particolare, delle verifiche e dei controlli di qualità di tipo aeronautico afferenti il rispetto di tutti gli obblighi derivanti dalla stipula del contratto di appalto.

Il Consulente Aeronautico, il cui nominativo sarà notificato tempestivamente all'OEA, avrà accesso presso tutte le Basi Operative e potrà visionare e verificare qualsiasi documentazione aeronautica ed amministrativa afferente i Servizi discendenti dall'esecuzione del Contratto e avrà anche la facoltà, condivisa e concordata con il RUP e con i DEC, di svolgere visite ispettive di verifica, sia programmate che non programmate, le cui risultanze saranno descritte in una specifica relazione che avrà cura di trasmettere ai predetti Soggetti della Committente.

In occasione delle predette verifiche effettuate dal RUP, dal DEC, dai Direttori Operativi e dall'eventuale personale delegato, e dal Consulente Aeronautico, l'OEA sarà obbligato a consentire l'accesso presso le Strutture e dovrà prestare la massima collaborazione, fornendo copia di tutti i documenti e degli atti necessari che saranno richiesti.

In caso di riscontro di anomalie da parte dei predetti Soggetti, la Committente procederà a notificare all'OEA l'elenco delle difformità e le proposte di azioni correttive, che sarà tenuto ad adempiere entro i successivi 20 giorni lavorativi, avendo cura di dare evidenza dell'implementazione entro 30 giorni lavorativi dalla predetta notifica.

Il mancato rispetto della richiamata tempistica relativa alla predetta evidenza sarà oggetto di applicazione di penale, come indicato al successivo art. 17.

7 CARATTERISTICHE TECNICHE GENERALI DEL SERVIZIO E RETI DI DESTINAZIONE HEMS

7.1 Servizio Emergenza-Urgenza Sanitaria (S.U.E.S.) 118

L'attivazione del Servizio di elisoccorso rientrerà nell'ambito del Servizio Emergenza-Urgenza Sanitaria 118 (di seguito, per brevità, anche S.U.E.S. 118) della Regione Siciliana e sarà svolto attraverso il coordinamento delle attività espletate da ogni Centrale Operativa 118 (di seguito, per brevità, anche C.O. 118) presente nel Territorio Regionale, di seguito elencate, che opereranno negli ambiti territoriali di loro competenza e rappresenteranno il riferimento per le n.6 Basi Operative HEMS:

- **C.O. 118 di Caltanissetta**, presso il Presidio Ospedaliero “S. Elia”, nell’ambito dell’Azienda Sanitaria Provinciale di Caltanissetta, competente per le Province di Caltanissetta, Enna e Agrigento;
- **C.O. 118 di Catania**, presso il Presidio Ospedaliero “Cannizzaro”, nell’ambito della medesima Azienda Ospedaliera per l’Emergenza, competente per le Province di Catania, Siracusa e Ragusa;
- **C.O. 118 di Messina**, presso il Presidio Ospedaliero “Papardo”, nell’ambito della medesima Azienda Ospedaliera, competente per la Provincia di Messina (compreso l’Arcipelago delle Eolie);
- **C.O. 118 di Palermo**, presso il Presidio Ospedaliero “Civico”, nell’ambito dell’Azienda Ospedaliera A.R.N.A.S. Civico - Di Cristina - Benfratelli”, competente per la Provincia di Palermo (compresa l’Isola di Ustica), per la Provincia di Trapani (compreso l’Arcipelago delle Egadi e l’Isola di Pantelleria) e per l’Arcipelago delle Pelagie.

Tale attività sarà riorganizzata con la riattivazione della CUSE, che sarà allocata presso il richiamato Presidio Ospedaliero “Civico” e avrà la competenza esclusiva per i trasporti secondari da svolgere nel Territorio regionale, nelle Regioni limitrofe e, con carattere di occasionalità, anche nel Territorio Nazionale, all’Estero e dall’Estero.

L’impiego degli elicotteri sarà disposto in maniera coordinata dalle predette n. 4 CC.OO 118 di riferimento e, una volta riattivata, dalla CUSE, secondo i protocolli di attivazione regolamentati dalle disposizioni assessoriali, ad integrazione degli altri “Servizi di Soccorso e Trasporto Sanitario” presenti sul territorio della Regione Siciliana.

Gli interventi classificati come **"primari"** e **"di salvataggio primari"**, saranno richiesti **unicamente dalle 4 CC.OO. 118**, ciascuna per le chiamate di richiesta di soccorso di emergenza sanitaria provenienti dalla propria area di competenza.

Gli interventi classificati come **"secondari"**, sia **urgenti che differibili e le operazioni "di salvataggio secondarie"** saranno richiesti dalla CUSE, se già operativa e comprenderanno anche gli interventi riguardanti le Reti Tempo Dipendenti (dedicate ai pazienti che presentano patologie *time-dependent* per le quali le conseguenze siano fortemente condizionate dalle decisioni e dagli interventi messi in atto nelle prime ore dall’insorgenza dei sintomi) e **gli interventi correlati ai Trapianti di organi**, attraverso il trasporto dell’Equipe medica, sia nelle fasi di espianto che di trapianto, degli organi da trapiantare e dei candidati al trapianto, **fermo restando che, nelle more della relativa riattivazione, anche tali funzioni saranno svolte dalla C.O. 118 competente per territorio, in coordinamento con le altre CC.OO. 118.**

Si precisa che i Servizi da svolgere rivestiranno un carattere regionale, nonostante la presenza di n. 4 CC.OO. 118 competenti territorialmente.

A tal proposito, qualora l’elicottero della Base Operativa HEMS di pertinenza territoriale fosse già impegnato in un’altra missione, la C.O. 118 di riferimento potrà richiedere l’intervento dell’elicottero allocato nella Base Operativa più appropriata, contattando tempestivamente la competente C.O. 118, che sarà tenuta ad autorizzare l’intervento del predetto elicottero, dandone immediata comunicazione al DEC

Le 4 CC.OO. 118 assolveranno principalmente alle seguenti funzioni:

- accoglimento informazioni: ricezione delle richieste di soccorso tramite il numero di chiamata di emergenza Numero Unico di emergenza “NUE” 112 e degli eventuali *input* relativi alle attività delle altre Strutture deputate all’allertamento, quali i Vigili del Fuoco, la

Pubblica Sicurezza, i Carabinieri;

- analisi delle informazioni: valutazione delle informazioni raccolte e conseguenti decisioni relative all'allertamento dei mezzi di soccorso, in rapporto allo stato della viabilità ed alla dislocazione delle risorse disponibili, nonché ad una prima valutazione telefonica di carattere sanitario da effettuarsi in base alla quantità ed alla qualità delle informazioni assunte;
- attivazione del servizio e delle risorse da mettere a disposizione: invio dei mezzi di soccorso con/senza medico a bordo, trasporto di Equipe specializzate con gli aeromobili alle Strutture ospedaliere della rete regionale dell'emergenza e delle patologie tempo dipendenti, nel rispetto delle procedure operative attualmente vigenti.
- in relazione alle "operazioni di salvataggio": decisione in merito alla necessità di individuare la tipologia del volo necessario.

La CUSE, quando sarà riattivata, coordinerà gli interventi di soccorso delle eliambulanze del 118 classificati come "secondari", assolvendo principalmente alle seguenti funzioni:

- accoglimento informazioni: ricezione delle richieste di trasferimento in elicottero provenienti dalle CC.OO. 118 tramite lo specifico numero verde attivato per tale ragione; contatto con il medico della Rete Ospedaliera richiedente il trasferimento per l'acquisizione di tutti i dati previsti dal protocollo, nonché per informare in merito alle necessarie attività di preparazione del paziente da trasferire e della relativa documentazione sanitaria e per curare l'organizzazione del trasferimento, attraverso anche l'allertamento del gestore amministrativo dell'elisuperficie, se diverso dall'OEA;
- attivazione dell'elisoccorso: l'Anestesista-Rianimatore della CUSE valuterà l'invio dell'elicottero subordinandolo alla disponibilità della Struttura ricevente, alla preparazione del paziente, ai tempi ottenibili mediante l'utilizzo di mezzi su ruota; contatterà direttamente la Base Operativa HEMS di pertinenza territoriale della Struttura Ospedaliera richiedente per verificare la disponibilità del mezzo di elisoccorso alla missione (contattando, in caso contrario, un'altra Base Operativa HEMS), informerà il Pilota Comandante ed il Medico Anestesista-Rianimatore di bordo dello stato del paziente e delle motivazioni del trasporto; informerà la C.O. 118 di riferimento della Base Operativa HEMS interessata dell'effettuazione del volo;
- disposizione di interventi operativi nell'ipotesi di maxi-emergenze nel Territorio regionale;
- disposizione di interventi operativi al di fuori del Territorio regionale: in caso di maxi-emergenze; di trapianti; di particolari ed eccezionali necessità di soccorso sanitario in urgenza-emergenza; di trasferimenti in ospedali extra-regionali o al di fuori dei confini nazionali.

Come già precisato, **nelle more della riattivazione della CUSE, anche tali funzioni saranno svolte dalla C.O. 118 competente per territorio, in coordinamento con le altre CC.OO. 118.**

Si evidenzia che l'OEA sarà, comunque, responsabile, per gli aspetti prettamente aeronautici, della scelta delle modalità operative e di impiego dell'aeromobile e al Pilota Comandante spetterà, infatti, in relazione alle complessive tipologie di missioni, la valutazione circa la fattibilità e l'esecuzione delle operazioni di volo, anche in funzione delle condizioni meteorologiche del momento e quelle previste, dell'orografia del terreno, delle restrizioni operative e delle *performances* dell'elicottero disponibile per le operazioni assegnate.

7.2 Rete di destinazioni HEMS

Per lo svolgimento del Servizio di elisoccorso, nella Regione Siciliana è presente una rete di eliporti ed elisuperfici, alcuni dei quali gestiti secondo le norme di riferimento, altri in via occasionale.

Ai fini dell'effettuazione dei Servizi di cui al presente Capitolato, senza esclusione di altre tipologie di infrastrutture aeronautiche (es. aeroporti, aviosuperfici, ecc.), saranno identificate le seguenti tipologie di destinazioni correlate all'attività HEMS, che dovranno essere utilizzate da parte dell'OEA:

1. Base Operativa HEMS;
2. Elisuperfici a servizio di strutture ospedaliere (*Hospital sites*), anche in elevazione;
3. Elisuperfici a servizio di comunità isolate;
4. Siti operativi HEMS/elisuperfici occasionali.

Ferma restando la presenza di eventuali informazioni non adeguatamente aggiornate e di eventuali lievi inesattezze o refusi, l'allegato 1 al presente Capitolato (Elenco Elisuperfici del Territorio regionale) riporta, altresì, nell'ambito della rete di destinazioni, l'elenco delle seguenti attuali tipologie di infrastrutture:

- Elisuperfici a servizio di strutture ospedaliere e delle comunità isolate;
- Elisuperfici e aree già individuate, che potranno essere da supporto per le operazioni a valere quali siti operativi HEMS.

L'OEA subentrerà nella titolarità della gestione amministrativa delle sei Basi Operative HEMS e, previo concordamento con la Committente e le CC.OO. 118, delle elisuperfici della Rete di destinazioni HEMS e, a tal proposito, in presenza di soggetti terzi, sarà onerato di sottoscrivere opportuni accordi per l'utilizzo di tali elisuperfici, acquisendone, ove possibile, la gestione amministrativa.

Per quanto rappresentato, l'OEA, fin dall'avvio del Servizio, dovrà acquisire le informazioni aggiornate in merito alla proprietà e all'attuale gestione amministrativa delle predette elisuperfici, avendo cura di procedere alla modifica del documento di cui all'allegato 1 del Capitolato, redigendone una nuova versione da trasmettere al RUP entro cinque mesi dall'avvio del Servizio, pena l'applicazione della penale di cui all'art. 17 del presente Capitolato.

Nel corso della predetta preliminare ricognizione, l'OEA acquisirà anche i dati puntuali e aggiornati relativamente all'identificazione di nuove elisuperfici, al fine di inserirle nella Rete di destinazioni regionale.

Nelle more di tale adempimento, in continuità all'attuale situazione gestoria, l'OEA, fin dall'avvio del Servizio, gestirà amministrativamente le seguenti elisuperficie, fermo restando che gli oneri della relativa manutenzione continueranno a essere a carico dei rispettivi Comuni che ne detengono la proprietà:

Alicudi, Filicudi, Ginostra, Linosa, Lipari, Panarea, Salina, Stromboli, Vulcanello e Vulcano, fermo restando l'avvio immediato delle procedure per la gestione amministrativa delle elisuperfici delle isole di Ustica, Favignana Marettimo, Levanzo e Linosa, che dovranno concludersi, salvo particolari criticità che dovranno essere rappresentate al RUP, entro quattro mesi dall'avvio dei Servizi.

La predetta aggiornata situazione integrerà la citata nuova versione del documento "Elenco delle elisuperfici del Territorio regionale", che l'OEA, si ribadisce, dovrà trasmettere al RUP entro 5

mesi dall'attivazione del contratto.

Si rappresenta che lo svolgimento della predetta attività di gestione amministrativa delle elisuperfici della Rete di destinazioni HEMS non comporterà alcun importo aggiuntivo da riconoscere all'OEA rispetto quanto già pattuito per la componente fissa del corrispettivo.

In aderenza a quanto rappresentato, l'OEA, inoltre, dovrà tenere e aggiornare, presso ciascuna Base Operativa HEMS, un "Registro" (anche in formato digitale) contenente l'elenco degli eliporti ed elisuperfici in uso, secondo la tipologia e il numero dei movimenti svolti presso ciascuna destinazione, con appositi riepiloghi mensili.

Alla data di avvio dei Servizi, l'OEA dovrà aver inserito nel proprio "Manuale di Rotta" (Parte C del Manuale delle Operazioni) l'elenco già disponibile della rete di destinazioni sanitarie di interesse per l'attività HEMS della Regione Siciliana, con i dati aggiornati relativi a ciascuna delle infrastrutture di cui sopra (Eliporti/Elisuperfici, ecc.).

Per ciascuna destinazione dovranno essere riportate le seguenti informazioni caratteristiche:

- tipologia di infrastruttura e sua categorizzazione (in coerenza con norma AMC1 ORO.FC.105 (b) (2); (c) "*Aerodrome knowledge*");
- fotografia aggiornata dell'infrastruttura;
- posizione geografica (coordinate ed elevazione sul livello medio del mare);
- caratteristiche prevalenti dell'infrastruttura e dell'ambiente circostante (dimensioni dell'area di approdo, segnaletica diurna e/o notturna, se realizzata a livello del suolo od in elevazione, presenza di ostacoli, area congestionata e/o ambiente ostile, ecc.);
- impiego operativo secondo le regole del volo "VFR" (es. solo diurno, diurno e notturno, ecc.);
- direttrici lungo le quali saranno identificati i sentieri per il decollo e l'avvicinamento;
- classe di prestazione richiesta e classe di prestazione garantita dall'elicottero utilizzato.
Tale ultima condizione dovrà essere verificata dal Pilota Comandante mediante la disponibilità di "tabelle di rapida consultazione" che tengano conto dei valori effettivi di "Massa" dell'elicottero e di "Massa massima" ammessa in raffronto alle caratteristiche ambientali presenti al momento del volo (direzione ed intensità del vento, temperatura esterna, altitudine);
- gestore (anche se diverso dall'OEA);
- recapiti telefonici e/o frequenze radio in uso;
- eventuali limitazioni all'utilizzo;
- caratteristiche dell'assistenza antincendio (se applicabile).

In relazione alle destinazioni sprovviste dell'obbligatoria autorizzazione ai fini dell'operatività HEMS anche per il volo notturno, l'OEA sarà tenuto a redigere la documentazione necessaria che, per la prescritta approvazione, avrà cura di trasmettere all'ENAC.

Il Manuale di Rotta dovrà essere aggiornato immediatamente, a cura e spese dell'OEA, per tutte le ulteriori destinazioni che la Committente, nel corso della durata contrattuale, dovesse ritenere di interesse per lo svolgimento dei Servizi.

7.3 Basi Operative HEMS

Sarà considerata "Base Operativa HEMS", la Base dove l'elicottero ed i relativi componenti di equipaggio di condotta, sanitario e di assistenza a terra, attenderanno le chiamate per l'intervento di soccorso medico con elicottero,

Per l'espletamento dei Servizi, la Regione Siciliana ha previsto la presenza di sei Basi Operative HEMS ubicate nelle sedi meglio indicate nell'art. 2 del presente Capitolato e che sono state dislocate in modo da consentire l'omogenea copertura di tutto il Territorio Regionale.

Per lo svolgimento dei Servizi presso ciascuna Base Operativa HEMS, ad eccezione delle Basi di Lampedusa e Pantelleria, saranno messe a disposizione dell'OEA le infrastrutture presenti nella forma di comodato d'uso/concessione a titolo gratuito, la cui validità sarà limitata al periodo di esecuzione contrattuale, fermo restando che l'OEA avrà l'onere di curarne la manutenzione ordinaria.

Gli elicotteri dovranno sostare presso le suddette Basi Operative HEMS, ferma restando la facoltà della Committente, attraverso disposizioni da parte del RUP concordate con il DEC e il Direttore della C.O. 118 di riferimento, di ridefinire la dislocazione degli elicotteri tra le elisuperfici disponibili, di variarla nel corso della durata del contratto in base alle esigenze di servizio, di richiedere il trasferimento temporaneo in altre Basi Operative ovvero di rischierare, in caso di maxi-emergenze, uno o più aeromobili in Basi provvisorie anche fuori dal Territorio Regionale, con esclusione di qualsiasi diverso o ulteriore compenso, indennità o risarcimento rispetto a quello contrattualmente già determinato per il corrispettivo fisso, ad eccezione delle fattispecie espressamente indicate nel predetto art. 2.

Sulla scorta dell'adeguata documentazione relativa alla dislocazione degli aeromobili nelle Basi Operative HEMS, che sarà trasmessa dall'OEA entro 10 giorni solari prima dell'avvio del contratto, entro i successivi cinque giorni il RUP e il DEC, con apposito ordine di servizio, stabiliranno l'effettiva dislocazione degli elicotteri, per i quali l'OEA garantirà la concreta disponibilità entro la data prevista per l'avvio del servizio oggetto del presente Capitolato.

In ognuna delle Basi HEMS dovrà essere operativo 1 (uno) elicottero ad uso esclusivo e dedicato, senza soluzione di continuità per tutto l'orario della prevista operatività.

Le informazioni di tipo orografico ed aeronautico inerenti le 6 Basi HEMS sono riportate, tra l'altro, nel richiamato "Allegato 1" della presente Progettazione.

All'OEA spetterà prendere in consegna dal precedente Fornitore, anche nell'ipotesi in cui sia coincidente, i Servizi e l'attività presso le Basi Operative HEMS, attraverso uno specifico verbale predisposto e sottoscritto anche dal DEC, che consentirà l'avvio dell'operatività.

7.4 Elisuperfici a servizio di Strutture ospedaliere

Le elisuperfici a servizio di Strutture ospedaliere saranno costituite dalle elisuperfici presenti presso le medesime Strutture, che saranno individuate in base al codice di gravità che la Committente, attraverso le CC.OO. 118 e la CUSE, se riattivata, utilizzerà per lo smistamento degli infortunati e per l'*Air Ambulance*.

7.5 Elisuperfici a servizio di Comunità isolate

Per "località isolate" si intenderanno i luoghi dove l'elicottero, per la popolazione residente o per l'eventuale presenza di turisti, rappresenteranno il mezzo principale, se non addirittura esclusivo, per raggiungere rapidamente i Presidi Ospedalieri dotati di attrezzature e personale medico adeguati a risolvere l'emergenza sanitaria.

L'imprevedibilità degli interventi e la circostanza che l'elicottero rappresenti una scelta obbligatoria, sia di giorno che di notte, indurranno a richiedere un livello di sicurezza più alto

rispetto ad un sito HEMS, limitando il sistematico ricorso a procedure di emergenza, in particolare, durante l'alta stagione turistica quando, a causa dell'aumento della popolazione, le missioni potranno assumere punte di alta frequenza.

Le norme di riferimento raccomanderanno che tali elisuperfici siano abilitate anche alle operazioni notturne, in quanto potrebbero altrimenti essere interdette per motivi di sicurezza.

Per la loro individuazione, si valuteranno:

- a) la posizione geografica, le caratteristiche orografiche, la compatibilità dei normali mezzi di collegamento e l'efficacia del soccorso;
- b) l'attività HEMS svolta negli anni precedenti oppure, se tale dato non sarà disponibile, la domanda ipotetica di voli HEMS calcolata sulla base degli indicatori demografici.

7.6 Siti HEMS ed Elisuperfici occasionali

Il "sito HEMS" è una superficie libera da ostacoli, che, previa ricognizione aerea nel corso del volo stesso, sarà ritenuto idoneo dal Pilota Comandante per l'atterraggio ed il decollo allo scopo di portare l'Equipe medica e il materiale sanitario sul teatro di un'emergenza, il più vicino possibile al luogo dell'incidente, oppure per evacuarne i feriti.

In tali circostanze, sarà valutato ed accettato un rischio più elevato rispetto a quello delle operazioni che si svolgono da e per elisuperfici. Tale rischio, insito nella stessa definizione di attività HEMS, verrà, peraltro, mitigato da una serie di fattori quali, ad esempio, la maggiore esperienza dell'equipaggio di condotta rispetto al normale trasporto aereo di passeggeri e la presenza a bordo di un equipaggio minimo composto sempre da un Comandante e un Copilota.

Per contenere ulteriormente il livello di rischio connesso con le operazioni da e per siti HEMS, ove possibile, dovranno essere individuate preventivamente elisuperfici e aree sul territorio regionale che possano fungere da supporto per le operazioni al fine di garantire una maggiore sicurezza.

Tali aree potranno comprendere, a titolo esemplificativo, aviosuperfici destinate ad altri usi (velivoli da diporto e sportivo, aeroclub, ecc.), elisuperfici occasionali utilizzate per lavoro aereo o per operazioni di protezione civile, oppure aree predisposte all'interno o in prossimità di cantieri o campi sportivi e, in casi di necessità, parcheggi di centri commerciali.

Alcuni siti HEMS sono stati già individuati dalla Committente (vedi Allegato 1 del presente Capitolato), fatta salva la competenza dell'OEA per la condivisione e l'autorità del Pilota Comandante per le operazioni contingenti.

8 ORGANIZZAZIONE DELLE BASI OPERATIVE HEMS

8.1 Caratteristiche e requisiti delle Basi

I Servizi di elisoccorso dovranno essere svolti su ciascuna Base Operativa HEMS con l'impiego di 1 (uno) elicottero ad uso esclusivo e dedicato al SUES 118, senza soluzione di continuità per tutto l'orario di operatività previsto.

Tale aeromobile dovrà essere reso disponibile in forma incondizionata dall'OEA e dovrà rispettare le caratteristiche e le prestazioni minime indicate nel presente Capitolato, o gli eventuali miglioramenti proposti con la presentazione dell'offerta.

L'OEA, quando le condizioni lo consentiranno, dovrà adeguare le Basi Operative HEMS di propria competenza nel rispetto delle caratteristiche e di requisiti minimi di seguito riportati:

Elisuperfici

1. Elisuperficie certificata, per l'attività diurna e notturna, ove prevista, dell'elicottero, con adiacente area di sosta per l'elicottero di servizio utilizzabile durante la sosta tra una missione e l'altra;
2. Segnaletica orizzontale e verticale in prossimità dell'accesso, con cartelli indicatori delle basi di elisoccorso e cartellonistica di avviso per le ambulanze e di pericolo per gli estranei;

Requisiti Tecnici

3. Magazzino con le parti di ricambio e materiale di consumo maggiore o per le necessità più immediate;
4. Impianto di stivaggio, fisso e/o mobile, per l'erogazione e la gestione del combustibile, con la presenza del Serbatoio di carburante dalla capacità adeguata per garantire il servizio con continuità;

Requisiti Logistici

5. Locale per la tenuta della documentazione tecnica e operativa relativa all'organizzazione dei Servizi, nelle more dell'istituzione, entro tre mesi dall'avvio dei Contratti, della biblioteca tecnico-operativa, di cui si dirà successivamente;
6. Locale per l'equipaggio HEMS per la pianificazione dei voli (*briefing e debriefing*);
7. Locali idonei per il soggiorno, lo stazionamento e il consumo del vitto da parte dell'equipaggio di missione HEMS in servizio (pilota comandante, copilota, medico e infermiere), del personale di assistenza a terra in servizio (tecnico di manutenzione e operatore antincendio) e degli altri eventuali membri di equipaggio di missione, avendo cura di garantire la presenza di adeguate zone di lavoro, di una cucina, di almeno due servizi igienici con docce e di sufficienti locali dedicati al riposo momentaneo del personale in servizio, così come previsto dalle normative vigenti per le attività lavorative che si prolungano oltre le otto ore ed in aderenza alla normativa in vigore sulla parità di genere, assicurando l'efficiente funzionamento dei sistemi di riscaldamento/condizionamento degli ambienti di lavoro e la piena funzionalità degli arredi e dei servizi necessari al benessere e alla permanenza del predetto personale, che in caso di usura saranno forniti dall'EOA al fine di garantire il decoro per tutta la durata dell'Appalto.

In relazione alle Basi Operative HEMS di Pantelleria e Lampedusa, in assenza di Strutture logistiche in quanto l'ubicazione delle predette Basi Operative all'interno dei locali aeroporti non consente la realizzazione di specifiche Strutture, si rappresenta che l'OEA, per il proprio personale di condotta e tecnico, dovrà provvedere al servizio alberghiero con trattamento di pensione completa, da individuare possibilmente in prossimità dei predetti aeroporti, assicurando la disponibilità di un'auto per il necessario tempestivo raggiungimento dei rispettivi elicotteri.

8. Mezzo di servizio, ove necessario, per gli spostamenti;

Requisiti Sanitari

9. Locale idoneo per:
 - a) l'approvvigionamento, il deposito e la conservazione dei presidi sanitari, dei dispositivi medici, delle apparecchiature elettromedicali, unitamente alla relativa documentazione sanitaria, con impianti adeguati alla ricarica e alla relativa manutenzione ordinaria;
 - b) l'approvvigionamento, il deposito e la conservazione dei farmaci, con la presenza di

- specifico frigorifero per la conservazione dei farmaci che necessitano di temperatura controllata, munito di idonei sistemi di registrazione della predetta temperatura;
- c) l'installazione di un apposito armadio cassaforte per la custodia, a norma di legge, dei farmaci stupefacenti;
10. Locale per il lavaggio/pulizia dei presidi sanitari di bordo (barelle, etc.) e per la disinfezione, in caso di contaminazione con materiale biologico (sangue, secreti, etc.);
 11. Locali per lo stoccaggio e conservazione delle bombole di ossigeno;
 12. Locale per il deposito temporaneo dei rifiuti sanitari pericolosi a rischio infettivo.

Requisiti Tecnologici

13. Sistema *Hardware* e *Software* per la gestione operativa e amministrativa dei dati riguardanti le missioni e i pazienti trattati, con postazioni di lavoro (*personal computer* e stampante) e con connessione dati a banda larga, unitamente a un sistema informatico accessibile per la Committente, per le competenti CC.OO. 118 e per la CUSE, qualora riattivata;
14. Impianti di telefonia e radiocomunicazione adeguati alle necessità del servizio, compresa la registrazione delle comunicazioni;
15. Sistema di comunicazione Terra-Bordo-Terra (TBT);
16. Sistema di vigilanza dell'elicottero e della Base Operativa, non obbligatorio ma fortemente consigliato.

Requisiti relativi al Servizio di Antincendio

17. Sistema antincendio primario integrato con agenti e dotazioni complementari, dotazioni fisse e mobili e agenti estinguenti nelle quantità prescritte.

8.2 Situazione delle Basi Operative HEMS

Si rappresenta che, nel mese di luglio 2024, la Committente ha compiuto un sopralluogo presso ognuna delle sei Basi Operative HEMS, al fine di rilevare la situazione riguardante le infrastrutture presenti.

A seguito delle predette verifiche, appare utile e conducente descrivere ai Concorrenti invitati lo stato dell'arte riscontrato dalla Committente

Base Operativa HEMS di Caltanissetta.

Nel segnalare che la Struttura logistica è indipendente dal Presidio Ospedaliero "S. Elia", si rappresenta che sono stati riscontrati positivamente gli adempimenti minimi correlati ai predetti punti: 1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8, 9, 10 e 11, ferma restando che, in assenza dello specifico locale previsto dal punto 10, l'attività viene svolta in una struttura adiacente sita nel medesimo Presidio Ospedaliero.

Non è presente una struttura per il ricovero e le manutenzioni giornaliere dell'aeromobile.

Base Operativa HEMS di Catania.

Nel segnalare che la Struttura logistica è indipendente dal Presidio Ospedaliero "Cannizzaro", si rappresenta che sono stati riscontrati positivamente gli adempimenti minimi correlati ai predetti punti: 1, 3, 4, 5, 6, 7, 8, 9 e 11, ferma restando l'assenza giustificata dell'armadio cassaforte per la conservazione delle sostanze stupefacenti di cui al punto 9c), in quanto, essendo la Base con operatività HJ, la cassaforte, per sicurezza, è detenuta dalla Centrale Operativa 118 di Catania.

Non è presente la cartellonistica di cui al punto 2 e non sono presenti i locali, di cui ai punti 10

e 12 e la cui rispettiva attività viene svolta nell'adiacente Presidio Ospedaliero.

Si segnala che la Struttura logistica avrà bisogno di alcuni interventi manutentivi per migliorare il benessere e la permanenza del personale.

Non è presente una struttura per il ricovero e le manutenzioni giornaliere dell'aeromobile.

Si rappresenta che è stata avviata la procedura per l'esecuzione dei lavori di manutenzione straordinaria della Base Operativa, che prevedrà anche l'esecuzione dell'Hangar, fermo restando che dall'avvio dei predetti lavori e nelle more della relativa ultimazione, il Servizio sarà svolto presso una diversa Base Operativa in fase di individuazione e che sarà comunicata tempestivamente all'OEA.

Base Operativa HEMS di Lampedusa.

Nel reiterare che la Struttura non potrà prevedere i complessivi requisiti logistici poiché l'ubicazione attuale della Base Operativa all'interno del locale Aeroporto consente solamente la presenza di alcuni locali tecnici di dimensioni ridotte, si rappresenta, conseguentemente, che il personale di condotta, tecnico e sanitario risiede in strutture alberghiere con trattamento di pensione completa e ha la disponibilità di un'auto per il necessario raggiungimento dell'elicottero.

Presso l'Aeroporto è presente un *hangar* per il ricovero e le manutenzioni giornaliere dell'aeromobile, il cui servizio è a titolo oneroso.

Con esclusione degli adempimenti riguardanti i punti predetti 1, 2, 4 e 7 in quanto non compatibili con le funzioni dell'Aeroporto, si rappresenta che sono stati riscontrati positivamente gli adempimenti minimi correlati ai citati punti: 3, 5, 6 e 8, mentre, in relazione al punto 9, il materiale sanitario e i farmaci sono custoditi in un apposito locale del locale PTE, nel quale vengono svolte anche le attività previste dai punti 10 e 11.

Base Operativa HEMS di Messina.

Nel segnalare che la Struttura logistica è ubicata in specifici locali all'interno del Presidio Ospedaliero "Papardo", si rappresenta che sono stati riscontrati positivamente gli adempimenti minimi correlati ai predetti punti: 1, 3, 4, 5, 6, 7, 8, 9 e 11.

Non è presente la cartellonistica di cui al punto 2 e non sono presenti i locali, di cui ai punti 10 e 12 e la cui rispettiva attività viene svolta nel medesimo Presidio Ospedaliero.

Non è presente una struttura per il ricovero e le manutenzioni giornaliere dell'aeromobile.

Base Operativa HEMS di Palermo.

Sono stati riscontrati positivamente gli adempimenti minimi correlati ai predetti punti: 1, 3, 4, 5, 6, 7, 8, 9, 10 e 12, mentre è da migliorare l'adempimento relativo al punto 2 e dovrà essere previsto lo specifico locale previsto dal punto 10, sebbene l'attività attualmente viene svolta in strutture site all'esterno della Base. Si rappresenta che l'elisuperficie, in atto mancante dell'adiacente area di sosta per l'elicottero di servizio - che comunque è presente all'interno della struttura aeroportuale -, non è attigua alla Base strutturale e dovrà essere raggiunta con l'utilizzo di un mezzo di trasporto, con l'impiego di circa 4 minuti, fermo restando che sono in corso delle interlocuzioni con l'ENAC al fine di risolvere tale criticità.

Non è presente una struttura per il ricovero e le manutenzioni giornaliere dell'aeromobile.

Base Operativa HEMS di Pantelleria.

Nel rappresentare che la Struttura non potrà prevedere i complessivi requisiti logistici in quanto l'ubicazione attuale della Base Operativa all'interno del locale Aeroporto consente solamente la presenza di alcuni locali tecnici di dimensioni ridotte, si rappresenta, conseguentemente, che il personale di condotta, tecnico e sanitario risiede in strutture alberghiere con trattamento di

pensione completa e ha la disponibilità di un'auto per il necessario raggiungimento dell'elicottero.

Presso l'Aeroporto è presente un *hangar* per il ricovero e le manutenzioni giornaliere dell'aeromobile, il cui servizio è a titolo oneroso, fermo restando che la relativa ubicazione nella parte opposta della pista aeroportuale non consente un'immediata operatività, in quanto l'aeromobile per potere imbarcare l'Equipe medica ed i malati deve attraversare tutta la pista.

Con esclusione degli adempimenti riguardanti i punti predetti 1, 2, 4 e 7 in quanto non compatibili con le funzioni dell'Aeroporto, si rappresenta che sono stati riscontrati positivamente gli adempimenti minimi correlati ai citati punti: 3, 5, 6, 8, mentre in relazione ai punti 10 e 11 le attività previste vengono svolte presso il Presidio Ospedaliero, così come in relazione al punto 9 gli adempimenti sono svolti in parte nell'Aeroporto ed in parte nel predetto locale Presidio Ospedaliero.

Per quanto descritto e nel rappresentare che l'OEA dovrà farsi carico, a propria cura e spese, dell'approvvigionamento e della gestione del carburante necessario allo svolgimento del Servizio, si precisa che gli interventi sia per l'installazione della cartellonistica mancante nelle Basi HEMS di Catania, Messina e Palermo e sia per la realizzazione dei lavori infrastrutturali che l'OEA reputasse necessari per l'allineamento delle Basi Operative HEMS alle caratteristiche ed ai requisiti minimi previsti, dovranno essere eseguiti, dopo la stipula del contratto, conformemente alla normativa vigente, fermo restando che i relativi oneri saranno da intendersi già inclusi nell'importo offerto in sede di gara e restando inteso che, alla scadenza del contratto, le eventuali modifiche apportate alle Basi Operative HEMS saranno considerate a beneficio della Committente e, pertanto, l'OEA non potrà vantare alcun diritto su quest'ultime.

8.3 Biblioteca tecnico-operativa

L'OEA, entro quattro mesi dall'avvio dei servizi, dovrà creare e mantenerla aggiornata, presso ogni Base Operativa HEMS, una biblioteca cartacea contenente sia la documentazione tecnica ed operativa che quella relativa all'organizzazione delle attività discendenti dall'esecuzione del medesimo Contratto.

La predetta biblioteca sarà gestita dall'OEA e potrà essere consultata liberamente anche dal personale sanitario in servizio nella Base Operativa, dal Direttore della competente C.O. 118 e dai suoi delegati.

La biblioteca dovrà prevedere la presenza di tutta la documentazione indicata nello specifico paragrafo "Contesto operativo, obiettivi e norme di riferimento" del presente Capitolato e i necessari atti per l'espletamento ottimale dei Servizi.

La completa documentazione dovrà essere catalogata e dovrà essere facilmente rinvenibile e consultabile e, tra essa, dovranno essere certamente disponibile i seguenti atti:

- la raccolta completa, in relazione alla navigazione aerea, delle leggi, dei Regolamenti Europei, dei Regolamenti ENAC, dei Regolamenti ministeriali e delle normative tecniche vigenti;
- le prescrizioni di aeronavigabilità;
- il Contratto vigente e la completa documentazione di gara ivi richiamata;
- la raccolta della documentazione relativa all'elisuperficie a servizio della Base Operativa HEMS, con le schede tecniche e monografiche degli impianti fissi e mobili affidati all'OEA;

- la raccolta della documentazione relativa alle elisuperfici gestite amministrativamente dall'OEA;
- il Manuale delle Operazione (O.M.) dell'Operatore;
- le carte di navigazione, da tenere anche in formato digitale;
- la raccolta della documentazione tecnica relativa all'elicottero dedicato ed a quello sostitutivo;
- i Manuali relativi al medesimo elicottero in servizio ed a quello sostitutivo;
- gli strumenti per la pianificazione dei voli;
- il "Registro degli interventi", da tenere anche in modo informatico, riportante tutti gli elementi identificativi delle singole operazioni di volo, dalla chiamata della C.O. 118 al rientro dell'elicottero alla Base Operativa, come meglio descritto nei prossimi articoli;
- i resoconti giornalieri delle ore di volo suddivisi per tipo di attività e di missione;
- l'archivio dei dati, di cui all'art. 5 del D.M. 1/2/2006, relativi ad ogni elisuperficie gestita su cui l'elicottero sarà atterrato e raccolta delle relative comunicazioni ai gestori delle elisuperfici interessate, il cui adempimento, da effettuare non oltre il termine della medesima giornata di lavoro, sarà a carico del Pilota Comandante in servizio;
- l'archivio dei movimenti operati sulle elisuperfici non gestite, al fine di verificare, con cadenza semestrale, la significatività delle relative informazioni e determinare la necessità di avviare le procedure per la gestione delle predetti elisuperfici;
- il Programma di manutenzione approvato;
- la documentazione ufficiale comprovante la manutenzione dell'elicottero;
- l'archivio delle informazioni relative ai casi di "fuori servizio" o di "limitazioni di impiego";
- i piani di sicurezza e la documentazione di controllo della qualità;
- il Programma di formazione e di addestramento del personale dell'OEA e sanitario;
- il registro del personale dell'OEA, con l'indicazione della formazione e dell'addestramento, iniziale e ricorrente, previsti e con evidenza delle fasi già espletate;
- il registro, per ciascun membro dell'equipaggio di condotta, riassuntivo dei tempi di volo e dei periodi di servizio;
- l'estratto delle tabelle delle Effemeridi per l'applicabilità alla locale Base Operativa HEMS, con evidenza della fonte editrice aeronautica;
- il registro degli equipaggiamenti ausiliari installati nell'aeromobile e degli equipaggiamenti sanitari, corredati dalle relative documentazioni esplicative e di copia delle obbligatorie approvazioni;
- il Programma per la fornitura e gestione del servizio antincendio, ove previsto.

Fermo restando che la predetta elencazione non è esaustiva e dovrà essere integrata dall'ulteriore documentazione che, in corso di esecuzione contrattuale, sarà ritenuta necessaria per le finalità prefissate dalla Committente o dai Direttori Operativi o dal Consulente Aeronautico, se nominato, o dal medesimo OEA, si rappresenta che nell'ipotesi di mancata o incompleta realizzazione della richiamata biblioteca, o in caso di mancato aggiornamento, il DEC procederà all'applicazione delle penalità di cui all'art.17.

9 ORGANIZZAZIONE E MODALITA' DI SVOLGIMENTO DEI SERVIZI

9.1 Procedure e modalità di impiego degli elicotteri" e "Orario del Servizio"

Al fine di garantire tempi di intervento omogenei sul territorio della Regione Siciliana, l'impiego degli elicotteri nelle sei Basi Operative HEMS dovrà avvenire nel rispetto delle

procedure e delle modalità specificate nel presente Capitolato e dovrà essere programmato con i seguenti orari di attività:

- Base Operativa di Caltanissetta: operatività per 22 ore su 24 (H24), per 365 giorni l'anno;
- Base Operativa di Catania: operatività per 10-12 ore diurne (HJ), per 365 giorni l'anno;
- Base Operativa di Lampedusa: operatività per 22 ore su 24 (H24), per 365 giorni l'anno;
- Base Operativa di Messina: operatività per 22 ore su 24 (H24), per 365 giorni l'anno;
- Base Operativa di Palermo: operatività per 22 ore su 24 (H24), per 365 giorni l'anno;
- Base Operativa di Pantelleria: operatività per 12 ore (H12), per 365 giorni l'anno.

Le ore di servizio saranno intese come le ore di effettiva disponibilità all'impiego dell'aeromobile, con esclusione dei tempi dedicati alla manutenzione giornaliera (due ore per le Basi Operative H24) e alla manutenzione ordinaria e, eventualmente, straordinaria, ovvero della tempistica relativa al "fuori servizio", così come definiti nei successivi articoli.

L'OEA dovrà garantire, per ciascun giorno della durata del contratto, la presenza del personale, la piena disponibilità ed efficienza dell'elicottero e di tutti gli equipaggiamenti di propria competenza connessi al Servizio in oggetto.

Per gli elicotteri in uso presso le Basi Operative di Pantelleria e Catania, con operatività, rispettivamente, "H12" e "HJ", l'orario di servizio sarà articolato per un numero massimo di ore continuative pari a 12 (dodici) effettive, con orario che sarà definito in sede di contratto in una fascia diurna compresa tra le 7:00 e le 21:00, fermo restando che, per l'elicottero in uso presso la Base Operativa di Catania, l'orario di servizio sarà articolato nell'arco temporale diurno (compreso tra il sorgere del sole e il tramonto).

L'OEA dovrà provvedere ad affiggere, in apposita bacheca presso le Basi Operative HEMS di propria pertinenza, le tabelle del crepuscolo civile prodotte dall'Ente Nazionale per l'Assistenza al Volo (ENAV) riferite all'aeroporto più vicino alla base, tenendo conto che l'ora di riferimento per tutte le registrazioni dell'attività sarà quella locale.

Le richieste di intervento, da parte della C.O. 118 di riferimento o dalla CUSE, quando riattivata, saranno presentate fino allo scadere dell'orario di servizio fissato in sede di contratto, purché nei limiti di impiego previsti dalla normativa aeronautica.

Nel caso in cui la richiesta di intervento, effettuata prima della scadenza dell'orario di servizio, comporti un prolungamento dell'attività oltre il suddetto limite, l'aeromobile sarà considerato in servizio fino al momento in cui rientrerà alla Base Operativa, ovvero sino al momento in cui spegnerà i motori in altro sito per non riattivarsi sino alla successiva ripresa del servizio.

Eventuali superamenti del limite massimo di 13 ore di servizio continuative per l'equipaggio di volo verranno gestiti alla luce della normativa aeronautica di riferimento.

9.2 Tempi di decollo e di intervento

Gli elicotteri in Servizio dovranno stazionare presso le rispettive Basi Operative di assegnazione e, nel rispetto della specifica normativa, l'OEA dovrà adottare le procedure adeguate per dare la più rapida risposta alla richiesta di intervento nel rispetto dei requisiti tecnici ed operativi previsti per un corretto e sicuro avvio della missione, sia in attività diurna che notturna, compatibilmente con le procedure di messa in moto e di controllo pre-decollo indispensabili per la sicurezza della missione e previste dal Manuale di Volo e/o dal Manuale delle Operazioni, dell'OEA.

A tal proposito, in tutti i casi di **interventi primari** di soccorso in emergenza-urgenza da

prestare **nell'arco diurno**, così come definiti insindacabilmente dalla C.O. 118 al momento della richiesta, il decollo dell'elicottero impiegato in operazione dovrà avvenire **entro un tempo massimo di 5 (cinque) minuti**, a partire dalla fine della comunicazione con l'operatore della C.O. 118 titolare dell'evento, salvo specifiche situazioni contingenti e oggettivamente valutate dal Pilota Comandante, quali, a titolo di esemplificazione, le condizioni meteorologiche, l'orografica del terreno, le problematiche di carattere tecnico, le restrizioni operative correlate alla Base Operativa e le *performances* dell'elicottero disponibile per le operazioni assegnate.

Potranno essere accettati, altresì, tempi di decollo superiori ai predetti 5 minuti nel caso di situazioni contingenti legate alla sicurezza del volo e, in particolare, alle esigenze operative che caratterizzeranno le missioni svolte nelle Basi Operative di Lampedusa e Pantelleria.

Al verificarsi di tali situazioni, al momento dell'accettazione della missione, il Pilota Comandante comunicherà i nuovi tempi previsti per il decollo.

In tutti i casi di **interventi primari** di soccorso in emergenza-urgenza da prestare **nell'arco notturno**, così come definiti insindacabilmente dalla C.O. 118 al momento della richiesta, il decollo dell'elicottero impiegato in operazione dovrà avvenire **entro un tempo massimo di 15 (quindici) minuti**, a partire dalla fine della comunicazione con l'operatore della C.O. 118 titolare dell'evento, salvo le predette specifiche situazioni contingenti e oggettivamente e le citate esigenze operative che caratterizzeranno le missioni svolte nella Base Operativa di Lampedusa.

Nei casi di **interventi secondari** o di altri trasporti sanitari o di trasporti correlati all'attività trapiantologica, il decollo dovrà avvenire normalmente **entro un tempo massimo di 15 (quindici) minuti** dalla richiesta della C.O. 118 di riferimento ovvero, qualora riattivata, della CUSE, salvo le medesime specifiche situazioni contingenti e oggettivamente e le citate esigenze operative che caratterizzeranno le missioni svolte nelle Basi di Lampedusa e Pantelleria.

Per i decolli che avverranno oltre i tempi sopra dettagliati, le relative motivazioni e le problematiche operative saranno oggetto di valutazione della Committente, al fine di rilevare eventuali responsabilità da correlare all'applicazione della penale di cui all'art. 17 e, a tal proposito, il Pilota Comandante dovrà fornire, per quanto di competenza, al Direttore della C.O. 118, alla CUSE se coinvolta e al DEC gli elementi circostanziati che avranno determinato il mancato rispetto della tempistica per l'inizio della missione, predisponendo l'eventuale documentazione a supporto.

Per gli interventi non effettuati per decisione del Pilota Comandante, il medesimo dovrà produrre al Direttore della C.O. 118 di riferimento, alla CUSE se coinvolta ed al DEC la documentazione dalla quale si evinca la motivazione correlata alle situazioni contingenti emerse, fermo restando che nell'ipotesi in cui dalla valutazione di tali fattispecie venissero riscontrate delle criticità, sarà applicata, in analogia al punto precedente, un'ulteriore penale di cui all'art. 17.

9.3 Metodo di calcolo del tempo di volo

Il tempo di volo sarà computato dall'accensione allo spegnimento dei motori e, in ogni caso, dall'inizio della rotazione dei rotori al loro arresto se, per la tipologia di elicottero, i tempi non dovessero coincidere.

Non sono ammesse soste con i rotori in movimento sul luogo dell'intervento superiori a 5 (cinque) minuti salvo per:

- richieste particolari del personale sanitario e contingenti situazioni operative, comunque subordinate al giudizio insindacabile del Pilota Comandante;
- necessità di sosta in condizioni ambientali avverse, in modo particolare in quota, previa valutazione da parte del Pilota Comandante delle criticità relative all'avviamento dei motori e analisi di tutte le misure tecniche necessarie per eliminare i rischi di un mancato avviamento.

Tali fattispecie dovranno essere comunicate e giustificate per iscritto dal Pilota Comandante al DEC ed al Direttore della C.O. competente, motivando le circostanze e la natura della criticità, fermo restando che i tempi maggiori di permanenza con i rotori in movimento, non motivati rispetto a quanto regolamentato o per giustificazioni non condivise dal DEC, resteranno a carico dell'OEA.

9.4 Casi particolari di sosta degli elicotteri in altro sito

Qualora l'elicottero sia costretto a sostare presso sedi diverse dalla propria Base Operativa, perché impossibilitato al volo di rientro a causa di condizioni meteorologiche sfavorevoli o in caso di avaria, il Responsabile aziendale dell'OEA dovrà dare tempestiva comunicazione al Direttore della C.O. 118 di riferimento, alla CUSE se coinvolta ed al DEC, fermo restando che l'aeromobile, in presenza di condizioni di fattibilità determinate dal Pilota Comandante, dovrà riposizionarsi appena possibile presso la Base Operativa di appartenenza.

Per quanto concerne le Basi Operative HEMS di Catania e Pantelleria, il giorno successivo l'elicottero dovrà essere approntato per il servizio nuovamente dalla Base Operativa di appartenenza, nel rispetto dell'orario stabilito quale inizio del servizio giornaliero.

9.5 Obbligo di spegnimento dei rotori

Le operazioni di caricamento del paziente a terra dovranno avvenire sempre a rotori fermi e con il motore, rivolto verso il lato di caricamento del paziente, spento, fatta salva l'adozione di una diversa soluzione correlata a motivi di sicurezza o a specifica richiesta motivata del Medico responsabile del soccorso in emergenza e condivisa preventivamente con il Pilota Comandante, a cui, comunque, spetterà la decisione finale o l'adozione di un'eventuale diversa soluzione.

9.6 Specifiche per il volo notturno convenzionale

L'attività di volo notturno, prevista presso le Basi con operatività H24, si intenderà svolta secondo le Regole del Volo a Vista (VFR) e sarà effettuata, sempre con equipaggio di condotta plurimo composto da Pilota Comandante e Copilota, presso elisuperfici dotate di illuminazione notturna o presso siti di adeguate dimensioni e ritenuti adatti all'atterraggio, censiti ("*pre-surveyed*") nel Manuale di Rotte dell'OEA.

L'OEA dovrà garantire la capacità di operatività notturna presso le Basi Operative H24 fin dall'avvio dei Servizi, avendo presentato in via preventiva ai Soggetti competenti uno specifico schema di impiego dei Piloti, con evidenza degli avvicendamenti programmati per gli equipaggi di condotta plurimi che abbiano completato l'attività di familiarizzazione notturna sul territorio e sui siti di destinazione, secondo quanto previsto dalla normativa aeronautica.

9.7 Registro interventi e sistema informativo

Come già rappresentato negli articoli precedenti, in ciascuna Base Operativa dovrà essere tenuto, a cura dell'OEA, un "Registro degli interventi" cartaceo e informatico, che dovrà riportare tutti gli elementi identificativi delle singole operazioni di volo, dalla chiamata della C.O. 118 al rientro dell'elicottero alla Base Operativa.

Più in dettaglio, oltre al documento HTL (anche Quaderno Tecnico di Bordo - QTB), per ogni missione dovranno essere registrati e messi a disposizione della C.O. 118 e del DEC, almeno i seguenti dati:

- a. Marca elicottero;
- b. Tipo e modello elicottero;
- c. Nome del Comandante e del Copilota;
- d. Per ogni tratta:
 - Numero persone a bordo;
 - Luogo di decollo;
 - Ora di decollo;
 - Luogo di destinazione;
 - Ora di atterraggio al rientro nella Base;
 - Tipo di volo (HEMS, Trasferimento, addestramento, ecc);
 - Descrizione sintetica dell'intervento;
 - Eventuali siti alternati di atterraggio, qualora previsti dal Regolamento di volo;
 - Eventuali Note (es. uso del verricello, ecc).

Le informazioni registrate, in particolare, dovranno essere coerenti con le corrispondenti registrazioni effettuate nell'*Helicopter Technica Log* (HTL) dell'aeromobile. Su richiesta del DEC e del Consulente Aeronautico, se individuato, l'OEA dovrà fornire copia delle registrazioni di volo (HTL, fogli di carico e centraggio, ecc), che saranno utilizzate solo per valutazioni amministrative inerenti i Servizi e non saranno divulgate, se non previa formale autorizzazione dell'OEA.

Presso ciascuna Base Operativa HEMS, l'OEA dovrà tenere, inoltre, un Registro riepilogativo di tutti gli interventi effettuati, che dovrà essere costantemente aggiornato in tempo reale.

Tale ultimo registro dovrà essere anche informatizzato e risiedere su un *server* che consenta alla Committente, ai Responsabili delle CC.OO 118 ed al Consulente Aeronautico, se individuato, l'accesso in tempo reale da *client* remoto attraverso interfaccia web HTTPS, protetto da *login* e *password*, ovvero tramite *SPID* intestato al DEC, ai predetti Responsabili delle CC.OO 118 ed al Consulente Aeronautico.

A tal proposito si rappresenta che l'OEA dovrà attivare, quindi, un sistema informativo che consenta la digitalizzazione di tutte le informazioni correlate allo svolgimento dei Servizi e, in particolare delle missioni, che dovranno essere consultate anche dai predetti Soggetti, attraverso l'uso di specifiche credenziali nominative che l'OEA, **entro 75 giorni lavorativi dall'attivazione del Contratto**, avrà cura di comunicare, pena l'applicazione della specifica penale di cui all'art. 17.

9.8 Maxi-emergenze

Per maxi-emergenza si intenderà un evento (terremoti, alluvioni, o simili) che provocherà un imprevisto e subitaneo sconvolgimento dell'ordine delle cose, in seguito al quale si verificherà

uno squilibrio temporaneo tra le necessità e le risorse del soccorso.

La Regione Siciliana ha individuato la figura del "Referente per le Maxi Emergenze" (di seguito, per brevità, anche RME) per la gestione di tale fattispecie.

In caso di maxi-emergenze nell'ambito regionale, su richiesta insindacabile del predetto RME inviata a tutti i Direttori delle CC.OO. 118, alla CUSE, qualora riattivata, nonché al DEC, l'OEA, per tutto il tempo che sarà ritenuto necessario, dovrà garantire l'impiego immediato di ognuno dei 6 elicotteri e di tutti i supporti logistici necessari ad assicurarne la piena operatività, anche in località diverse e lontane dalla Base Operativa di appartenenza.

Nell'ipotesi di maxi-emergenza in ambito extraregionale e a seguito di richiesta pervenuta al RME da altre Regioni e previa la disponibilità verificata attraverso i Direttori delle CC.OO. 118 e la CUSE qualora riattivata, il medesimo RME attiverà il servizio per fornire il supporto alle predette Regioni, dandone specifica comunicazione al DEC.

L'OEA dovrà garantire l'impiego immediato degli elicotteri correlati alle Basi Operative di Lampedusa o di Palermo o di entrambi e di tutti i supporti logistici necessari ad assicurarne la piena operatività, anche in località ubicate al di fuori della Regione Siciliana.

9.9 Sistema per la gestione della sicurezza in campo aeronautico

Il Regolamento (UE) n. 965/2012 (denominato "*Air Ops*"), vigente dal 28/10/2014, ha stabilito, attraverso il requisito ORO.AC.130, che ogni Impresa titolare della COA dovrà istituire e mantenere un sistema di *Flight Data Monitoring* (FDM) per tutti i velivoli impiegati con massa massima certificata al decollo (MCTOM) superiore a 27.000 Kg.

Il sistema dovrà essere integrato nel *Management System* dell'Operatore e il predetto sistema FDM costituirà un potente metodo pro-attivo e non punitivo di *safety* che permetterà all'Operatore l'acquisizione e l'analisi di dati di volo degli aeromobili, allo scopo di monitorare e comparare le procedure *standard* previste nell'O.M. con quelle effettivamente messe in pratica dagli equipaggi nell'attività di volo quotidiana, al fine di sviluppare e migliorare la standardizzazione, i programmi di addestramento del personale navigante e, in generale, la *safety*.

Insieme al sistema di *reporting*, il richiamato sistema FDM costituirà una componente essenziale del *Management System* di un Operatore aereo e, se gestito correttamente, rappresenterà una delle principali fonti di dati finalizzati a monitorare e migliorare il livello di *safety* delle operazioni. I dati acquisiti tramite il sistema FDM saranno gestiti nell'ambito del *Safety Management System* (SMS) dell'Operatore affinché siano analizzati per la gestione dei rischi derivanti da pratiche o tendenze incorrette e per sviluppare le relative azioni correttive di addestramento e standardizzazione.

Nell'ambito della capacità di identificare i rischi che possono essere generati sulla sicurezza del volo e di mitigarne gli effetti, l'OEA, in conformità a quanto sopra esposto ed in aderenza alla normativa EASA applicabile, dovrà implementare un "*Safety Management System*" (S.M.S.), che comprenda almeno i seguenti elementi:

- indicatori (*safety indicators*) e relativi obiettivi (*target*) mirati al monitoraggio della sicurezza delle operazioni di volo in ambito HEMS e HHA, che dovranno essere sviluppati per i processi di gestione delle operazioni di volo, aeronavigabilità continua e manutenzione;
- analisi dei potenziali pericoli (*hazards*) e rischi associati (*risk assessment*) per le operazioni

condotte in ambito HEMS e HHA, che dovrà essere completata con azioni di mitigazione applicabili alle componenti della “Rete destinazioni HEMS”, da aggiornare con cadenza almeno annuale;

- sistema computerizzato (*database*) di gestione, in termini investigativi e statistici, dei dati sensibili per la sicurezza del volo, provenienti dagli indicatori e dai “*safety reports*”.

L’OEA, all’attivazione dei Servizi, dovrà necessariamente:

- avere svolto, ai sensi della normativa dell’Agenzia Europea per la sicurezza aerea (EASA), un *audit* iniziale sulle Basi Operative HEMS, al fine di valutare l’adesione ai requisiti normativi, comprese le politiche interne e gli *standard* di settori specifici, fermo restando l’obbligo dell’analisi continua (“*Compliance Monitoring*”), da ripetere con cadenza almeno annuale;
- avere svolto un addestramento sui principi e il funzionamento del predetto S.M.S. per tutto il personale tecnico/operativo (piloti e tecnici di manutenzione/tecnici verricellisti) che si avvicinerà sulle Basi Operative HEMS regionali, fermo restando la ripetizione di tale addestramento in caso di utilizzo di nuovo personale;
- avere predisposto un documento completo a livello operativo (*Emergency Response Plan*), da condividere, per gli aspetti di interfaccia, con il DEC ed i Direttori Operativi, che deliniva i ruoli specifici, le azioni e le tempistiche per rispondere a situazioni impreviste e ad interruzioni che potrebbero verificarsi.

10 CARATTERISTICHE DEGLI ELICOTTERI

10.1 Requisiti Generali

Come ampiamente rappresentato negli articoli precedenti, il modello organizzativo regionale scelto dall’Assessorato Regionale della Salute prevedrà che tutte le sei Basi Operative HEMS svolgano le missioni di “tipo HEMS” e di “tipo HAA”, attraverso lo svolgimento delle relative attività che saranno estese anche all’arco notturno per quattro Basi Operative con operatività “H24”, ad esclusione, quindi, di quelle di Catania e Pantelleria dove l’operatività prevista sarà, rispettivamente, “HJ” e “H12”.

Per lo svolgimento delle predette missioni, gli Operatori invitati dovranno presentare in offerta la proposta per la fornitura e la **disponibilità immediata** della tipologia di elicotteri individuati per lo svolgimento delle specifiche prestazioni previste, che dovranno essere conformi ai requisiti minimi indicati nel presente Capitolato e, che, comunque, dovranno possedere, rispetto al termine per la presentazione delle offerte, **un’età non superiore a 15 (quindici) anni compiuti dalla data di prima immatricolazione.**

Nel precisare che con il predetto termine “non superiore” si intenderà che non potranno essere accettati aeromobili con età anche di un giorno maggiore di 15 anni, si evidenzia che il predetto requisito di età dovrà essere posseduto solamente alla data fissata per la presentazione dell’offerta e non dovrà essere mantenuto anche durante l’esecuzione contrattuale, nel senso che, un aeromobile impiegato all’avvio del Contratto e fino alla scadenza contrattuale, comprensiva anche dell’eventuale proroga prevista, potrà continuare ad essere utilizzato anche se nel frattempo la relativa età sarà maggiore di 15 anni.

Si precisa che durante l’esecuzione contrattuale, in caso di un’eventuale richiesta di sostituzione permanente dell’aeromobile, l’OEA **dovrà sempre fornire un aeromobile con un’età, riferita alla data della sostituzione, non superiore a quella dell’elicottero per il**

quale è richiesta la sostituzione e, comunque, **non superiore a 15 (quindici) anni dalla data di prima immatricolazione**, anche nell'ipotesi che l'aeromobile sostituito permanentemente abbia già maturato nel frattempo un'età superiore ai 15 anni.

Nel caso di utilizzo provvisorio di un aeromobile sostitutivo, l'OEA potrà fornire temporaneamente un'aeromobile **con un'età non superiore a 15 anni**, pena l'applicazione di specifica penale di cui all'art.17.

L'operatore dovrà inserire nella propria offerta la seguente documentazione:

- a) Elenco dei 6 elicotteri proposti immediatamente disponibili** nel quale dovranno essere inequivocabilmente specificati ed identificati sia le marche di immatricolazione, sia i numeri di serie e sia la data di prima immatricolazione, che la Committente dovrà rilevare attraverso anche la copia della relativa documentazione che l'Operatore avrà cura di allegare;
- b) Certificato di Operatore Aereo (COA/AOC)** rilasciato dalla competente Autorità aeronautica, ai sensi del Regolamento n. 1008/2008 del 24 settembre 2008, per attività di Trasporto Aereo Commerciale (CAT) con elicotteri, dalle cui Specifiche delle Operazioni associate si rilevi sia l'autorizzazione all'impiego di elicotteri dello stesso tipo e variante di quelli che il concorrente presenta in offerta e sia il possesso delle seguenti approvazioni:
 - HEMS (*Annex V - Specific Approvals - Part Spa - Subpart J "Helicopter Emergency Medical Service Operations"*);
 - Trasporto di materiale pericoloso (*Annex V - Specific Approvals - Part Spa – Sub part G "Transport of Dangerous Goods"*);
- c) Piano di impiego** di ciascuno dei sei elicotteri proposti per l'espletamento dei Servizi relativi all'intero periodo contrattuale stimato in otto mesi;
- d) Scheda tecnica** che, in relazione alle informazioni richieste nei successivi articoli, elenchi tutte le caratteristiche tecniche possedute da ogni aeromobile proposto, che dovranno essere riferite sia ai requisiti generali minimi e sia ai requisiti specifici per tipologia di elicottero, con allegata l'idonea documentazione utile per la più agevole verifica della rispondenza delle caratteristiche aeronautiche;
- e) Dichiarazione Sostitutiva di Certificazione e di Atto di Notorietà**, redatta ai sensi degli articoli 19, 46 e 47 del decreto del Presidente della Repubblica n.445/2000 e sotto la responsabilità ex art. 76 del medesimo DPR, sottoscritta digitalmente dal Legale Rappresentante dell'Operatore Economico invitato o dall'eventuale Procuratore, con l'allegazione della copia del documento di riconoscimento del sottoscrittore, con la quale, sulla scorta delle informazioni riassunte nella predetta Scheda tecnica, il Concorrente assicuri, in linea generale, la rispondenza dei sei elicotteri offerti per l'espletamento dei Servizi ai predetti requisiti generali minimi ed ai requisiti specifici per tipologia di elicottero e, in linea tecnica, che i valori di massa e di centraggio, le dotazioni, i sistemi e gli equipaggiamenti siano aderenti alle richieste minime del presente Capitolato.

10.2 Requisiti tecnici generali per tutte le tipologie di Elicotteri

10.2.1 Requisiti minimi

Gli elicotteri proposti per i Servizi dovranno possedere caratteristiche operative e prestazioni adeguate ad operare nelle condizioni climatiche, orografiche, geografiche e ambientali tipiche della Regione Siciliana.

La specificità dei Servizi da svolgere nel territorio della Regione Siciliana, infatti, necessiterà

di voli sulla terra ferma, di voli prolungati per molte ore sul mare e di voli in montagna, anche a quote prossime ai 3.350 metri e, a tal proposito, si rappresenta che la Committente ha individuato tipologie di caratteristiche tecniche per l'identificazione degli elicotteri correlate alle necessarie prestazioni tecniche ed operative che dovranno essere rese dai medesimi aeromobili (Tipo "A" e Tipo "B").

Tutti gli elicotteri in servizio, siano essi di tipo "A" o "B", dovranno rispondere ai seguenti requisiti minimi:

- a. essere plurimotori certificati in Categoria A, in grado di operare in prestazioni di classe 1, secondo le procedure certificate EASA, con la capacità di effettuare manovre di atterraggio e di decollo in Categoria A PC1 in spazi confinati da\su strutture di dimensioni ridotte;
- b. essere provvisti di avionica digitale dotata di "glass cockpit";
- c. rotore principale almeno quadripala posto all'altezza non inferiore a 2,50 m, con comando ciclico in posizione neutrale e rotori in movimento al fine di garantire la massima separazione dagli ostacoli a terra e la sicurezza di chi si trovi a muoversi in prossimità dell'elicottero, con particolare riferimento, ad esempio, a personale non addestrato che accidentalmente potrebbe entrare in contatto con le parti rotanti;
- d. rotore di coda (se presente) con una franchigia da terra di almeno 0.85 m, la cui distanza minima dovrà essere misurata dal suolo alla parte inferiore del rotore o della struttura che lo conterrà al fine di garantire la massima separazione dagli ostacoli a terra e la sicurezza di chi si trovi a muoversi in prossimità dell'elicottero, con particolare riferimento, ad esempio, a personale non addestrato che accidentalmente potrebbe entrare in contatto con le parti rotanti. Una maggior altezza dal suolo dovrebbe scongiurare anche la possibilità di aspirare detriti eventualmente presenti sul terreno;
- e. sistema combustibile di tipo resistente agli urti in accordo alla CS 29.952;
- f. caratteristiche in grado di soddisfare tutti i profili di missione così come previsti dal Capitolato;
- g. in caso di O.E.I (*One Engine Inoperative*): capacità di mantenere un volo livellato in crociera con il motore residuo, ai pesi operativi delle missioni previste, con carburante per 15 minuti di volo, ad una quota media di 2.000 piedi in condizioni ISA+20 °C;
- h. modalità di avviamento dei motori coerenti con i tempi di decollo previsti dal presente Capitolato;
- i. carrello di atterraggio con pattini o ruote, garantendo la possibilità di dotazione di pattini anti-affondamento facilmente rimovibili per operazioni su superfici coperte da fango e/o neve. In sede di offerta il concorrente dovrà presentare i tempi previsti per l'installazione e la rimozione del sistema anti-affondamento, in considerazione che quest'ultimo dovrà essere mantenuto disponibile nella Base Operativa;
- j. certificazione nella categoria Trasporto in accordo alle parti EASA CS 29 e certificati in Categoria A. In particolare, la certificazione dovrà essere stata acquisita secondo:
 - CS/FAR 29.610 - *Lightning and static electricity protection*;
 - CS/FAR 29.631 - *Birdstrike*;
 - CS/FAR 29.954 - *Fuel system lightning protection*;
- k. essere tecnicamente idonei all'impiego diurno e notturno secondo le regole di volo a vista e strumentale (VRF/IFR) -, per operazioni con avvicinamento strumentale di precisione in Cat. I mediante ILS, certificati con equipaggio minimo di 1 (uno) Pilota;

- l. equipaggiamenti per consentire operazioni di volo in accordo alle regolamentazioni PBN, qualora la Committente decidesse di adottare rotte di volo che beneficino di sistemi di navigazione satellitare;
- m. disponibilità presso un centro di addestramento approvato dall'Autorità aeronautica, per ciascun tipo o variante di tipo di elicottero proposto, di un corrispondente simulatore di volo certificato, con caratteristiche di FFS (*Full Flight Simulator*) di livello D, dotato di sistemi di riproduzione visuale (*visual system*) e di riproduzione delle sollecitazioni inerziali tipiche dell'aeromobile simulato (*motion system*);
- n. dimensioni di "fuori tutto" con rotori in funzione che non superino i valori prescritti per il Servizio di soccorso ed antincendio di "Categoria H2", con lunghezza 'fuori tutto' fino a 18 metri;
- o. avere, a 4000 ft in condizioni ISA + 20, una velocità di crociera non inferiore a 120 nodi alla massa massima certificata al decollo (MCTM). Al fine di aumentare l'efficienza del Servizio e la disponibilità di aeromobili per ulteriori missioni, saranno valutate positivamente velocità di crociera superiori, in quanto, in relazione alle missioni primarie, potrà essere prestato soccorso al paziente in minore tempo e potranno essere ridotti i tempi per il trasferimento nei Presidi Ospedalieri individuati e, in relazione alle missioni secondarie, potranno essere maggiormente compressi i tempi di trasferimento nei medesimi Presidi;
- p. garantire prestazioni di classe 1 compatibili con lo stato dei luoghi per ciascuna delle singole elisuperfici della rete di destinazioni, così come definite nell'art. 7, nel rispetto del peso operativo di missione e dei profili di missione sopra indicati.

10.2.2 Requisiti minimi relativi alla Cabina

La configurazione di cabina, incluse le attrezzature e i sistemi di fissaggio/ancoraggio, dovrà essere approvata dalla competente Autorità Aeronautica e opportunamente riportata nel relativo Supplemento al Manuale di Volo.

La cabina dovrà prevedere le seguenti caratteristiche tecniche minimali:

- a. porte laterali di accesso alla cabina sanitaria di tipo scorrevole e di ampiezza superiore ad 1,00 m, con considerazione della sola porta scorrevole della cabina sanitaria al fine di considerare l'effettiva ampiezza disponibile per le manovre di caricamento a terra e in volo del paziente/barella all'interno della cabina sanitaria, in quanto sgombra da ostacoli (es. montanti, sedili pilota/copilota, etc);
- b. volume complessivo della cabina non inferiore a 4,00 m³ ed atto a facilitare le manovre sanitarie e a soddisfare i requisiti delle configurazioni richieste per contenimento e distribuzione ergonomica delle attrezzature. Le dimensioni dell'area cabina dedicata alla gestione del paziente, in particolare, dovranno essere conformi a quanto previsto dall'art. 4.10 dello *standard* EN 13718-2 2021 per la configurazione HEMS;
- c. possibilità di effettuare trattamenti di defibrillazione, massaggi cardiaci con massaggiatori automatici durante il volo;
- d. comparto sanitario ampio, razionale, ergonomico, e rapidamente riconfigurabile, in grado di consentire un'agevole gestione del paziente critico barellato, monitorato e sottoposto a trattamento intensivo con presidi complessi (es. ventilatore da terapia intensiva, ECMO - per gli elicotteri correlati alle Basi Operative di Lampedusa e Palermo -, ecc), compresa defibrillazione in volo;

e. dimensioni tali da poter posizionare una barella primaria della lunghezza di almeno 190 cm ed una secondaria, ciascuna con capacità di trasporto non inferiore a 150 Kg (valore riportato nel relativo supplemento al manuale di volo oppure, in alternativa, nel documento emesso dal detentore del STC che riporti il massimo carico ammissibile sulle barelle primarie e secondarie installate a bordo).

L'OEA dovrà definire le procedure operative e i tempi attesi per la riconfigurazione del Kit HEMS con l'installazione della seconda barella;

- f. rivestimento della cabina sanitaria di tipo facilmente rimovibile e di peso contenuto al fine di salvaguardare il carico pagante;
- g. sistema di alloggiamento e ancoraggio della culla termica portatile, che verrà fornita dall'OEA, approvato in accordo al Regolamento (UE) 965/2012 SPA.HEMS. 110, completo di presa di alimentazione 220 V (assorbimento massimo 1000W);
- h. illuminazione tale da consentire l'effettuazione delle operazioni di assistenza ai pazienti, indipendentemente dalla luminosità esterna e, comunque, conforme allo standard EN 13718-2 2021;
- i. possibilità di alloggiamento delle dotazioni sanitarie (equipaggiamenti e attrezzature sanitarie) richiesti nel presente capitolato, approvato in accordo al Regolamento (UE) 965/2012 SPA.HEMS.110;
- j. spazi per il deposito dei materiali di consumo facilmente accessibili e tali da impedire la fuoriuscita accidentale del materiale in essi contenuto;
- k. presenza di prese 220V, 12 V e 28 V, per l'alimentazione e la ricarica delle attrezzature elettromedicali in uso per il Servizio (compresi attacchi per gas medicali) e punti di supporto per le infusioni;
- l. almeno due punti di distribuzione ossigeno medicale, con la capacità complessiva dell'impianto di erogazione dell'ossigeno medicale non inferiore a 1800 litri a c.n.;
- m. almeno n. 2 punti di supporto per le infusioni;
- n. idonei e certificati sistemi di scorrimento e di ancoraggio per barelle, culla termica, di contenitori ed altre dotazioni, in caso di trasporto organi;
- o. barella omologata secondo le vigenti norme aeronautiche, con sistema di fissaggio al piano, schienale sollevabile e cinghie fissaggio paziente;
- p. piano lavabile e sanificabile compatibile con l'impiego di ramponi in cabina senza danneggiamenti;
- q. dimensioni tali da permettere una riconfigurazione, in caso di trasporti connessi all'attività trapiantologica, di un'Equipe sanitaria costituita da 3 componenti, più l'attrezzatura necessaria e, nelle maxi-emergenze, che consenta il trasporto di almeno 8 passeggeri oltre l'equipaggio di condotta;
- r. vano sanitario predisposto anche al trasporto di barella in biocontenimento, nel caso che si dovesse operare trasporti di pazienti colpiti da patologie infettive (COVID19, etc);
- s. presenza in forma bilingue italiano-inglese o in pittogrammi di targhette e marcature che riguarderanno:
- informazioni per i passeggeri,
 - istruzione sugli equipaggiamenti di emergenza presenti in cabina ed esterni,
 - istruzioni per l'impiego di porte destinate ai passeggeri.

10.2.3 Requisiti minimi relativi alle dotazioni avioniche, ai sistemi ed agli equipaggiamenti

Le dotazioni avioniche, i sistemi e gli equipaggiamenti previsti negli elicotteri proposti dovranno avere le seguenti caratteristiche minime:

- a) dotazione di autopilota 4 assi e *Flight director*;
- b) avionica digitale certificata per operazioni VFR diurne e notturne (IFR ILS CAT 1 *single e dual Pilot*).
- c) radar meteorologico completo per il volo notturno in correlazione alle Basi Operative con operatività H24;
- d) radioaltimetro dotato di avvisatore acustico con voce sintetica e di un avviso luminoso che entri in funzione al di sotto di una quota selezionabile dal pilota;
- e) HTAWS (*Helicopter Terrain Warning System*) o Sistema equivalente;
- f) HUMS (*Health and Usage Monitoring System*);
- g) doppio GPS fisso, integrato al pannello strumenti, del tipo “*Moving MAP*” connesso con un sistema digitale di visualizzazione delle mappe, in grado di consentire agli utilizzatori la regolazione della scala di visualizzazione delle mappe e, possibilmente, accoppiato all’autopilota;
- h) registratore dati di volo (FDR) e registratore di voce (CVR), con evidenza di consenso da parte di tutti gli equipaggi di volo e del personale tecnico all’uso delle registrazioni in attenzione all’Annex IV Part-CAT- CAT. GEN.MPA 195 “*Preservation, production and use flight recorder recording*” (Regolamento (UE) 965/2012);
- i) radio VHF/FM per comunicazioni Terra/Bordo/Terra con le Basi Operative HEMS, le CC.OO. 118 e gli altri Enti coinvolti nel soccorso;
- j) sistema interfonico con caratteristiche di ICS di bordo ad uso di ogni operatore dell’equipaggio, con l’esclusione di utilizzo su frequenze aeronautiche in relazione a trasmissione da parte del personale sanitario; l’impianto dovrà essere interconnesso con la radio VHF/FM ad uso del soccorso e funzionante con sistema “*Hot Mike*” ed utilizzato attraverso le cuffie aeronautiche e i caschi;
- k) sistema satellitare di tracciamento del volo comprensivo di funzione di telefono satellitare, che dovrà consentire la rappresentazione degli aeromobili sui video terminali in dotazione alle CC.OO. 118;
- l) radiolocalizzatore di emergenza (ELT- *Emergency Locator Transmitter*) in grado di trasmettere sulla frequenza 406 MHz, codificato in accordo a quanto previsto dall’Annesso 10-ICAO e registrato con l’Agenzia Nazionale responsabile per dare l’avvio alle operazioni di ricerca e soccorso o altro ente proposto;
- m) sistema di prevenzione delle collisioni in volo - *Airborne Collision Avoidance System* (ACAS)/TCAS (*Traffic collision Avoidance System*) o sistema equivalente, o sistema “TCAS II” al fine di avere a disposizione nella condotta del volo un sistema di ausilio più moderno e performante che contribuisca, in condizioni di scarsa visibilità esterna, a ridurre il carico di lavoro dei piloti;
- n) registratori di voce e di volo (CVR/FDR) con capacità di scarico rapido dei dati registrati al fine di analisi nell’ambito del programma “*Flight Data Monitoring*”;
- o) freno Rotore;
- p) due luci di atterraggio, di cui almeno una orientabile in volo per illuminare il terreno davanti, sotto e di lato all’elicottero e controllabili dal Pilota Comandante;

- q) luci di posizione bianche a intermittenza ad alta intensità;
- r) sistema trancia cavi (*Wire Strike Protection System- WSPS*);
- s) sistema per l'estinzione dell'incendio nei compartimenti motori.

10.3 TIPOLOGIE DI ELICOTTERO

10.3.1 Elicottero di tipologia A:

La tipologia "A" è stata prevista per i due Elicotteri delle Basi Operative di Lampedusa e Palermo che dovranno essere utilizzati per le missioni "HEMS" e "HAA", programmate, con operatività H24.

Gli elicotteri proposti dovranno essere plurimotori a turbina, essere provvisti di avionica digitale dotata di "*glass cockpit*" e dovranno possedere almeno le seguenti caratteristiche:

- essere certificati secondo le norme: EASA CS29 o FAR PART 29, in Categoria A;
- possedere la Massa Massima Certificata al Decollo (CTOM) non superiore a 8.000 kg, al fine di contenere le dimensioni degli elicotteri proposti compatibilmente con gli scenari operativi attesi, anche in considerazione dell'esperienza maturata negli anni nelle operazioni di elisoccorso nella Regione Siciliana;
- in ragione dell'impiego degli elicotteri in attività diverse, dovranno, inoltre, ricadere sotto l'egida delle normative: CAT, SPA.HEMS, e SPA *Dangerous Goods*;
- prevedere la possibilità di trasporto (posti in cabina di pilotaggio esclusi), in configurazione di trasporto passeggeri, di almeno 12 passeggeri e in configurazione HEMS di almeno 5 passeggeri ed 1 paziente barellato oppure fino a 4 passeggeri e 2 pazienti barellati, nella considerazione che nelle competenti Basi Operative, tra l'altro, si avviano sia tutte le missioni richieste dalle continue emergenze sbarchi di migranti sull'Isola di Lampedusa, con esigenza di trasportare in urgenza alcuni di loro presso i Presidi Ospedalieri del Territorio Regionale e sia le missioni autorizzate al di fuori dei confini regionali e nazionali, attraverso la copertura di lunghe tratte di volo.

Nella condizione più gravosa, ovvero in caso di trasporto di due passeggeri barellati, sarà esaminata la possibilità di trasportare un numero di passeggeri più alto così da permettere l'imbarco:

- del genitore, nel caso di trasporto di minore;
- del parente, in caso di persona anziana;
- di ulteriori pazienti non critici che non necessitano di barella;
- di personale aggiuntivo a fini addestrativi;
- possedere il sistema di alloggiamento e ancoraggio dell'apparecchiatura ECMO, di cui al successivo art. 10.7.6, approvato in accordo al Regolamento (UE) 965/2012 SPA.HEMS. 110, completo di presa di alimentazione 220 V (assorbimento massimo 1000 W).

10.3.2 Elicottero di tipologia B:

La tipologia "B" è stata prevista per i quattro Elicotteri delle Basi Operative di Caltanissetta, Catania, Messina e di Pantelleria che dovranno essere utilizzati per le missioni "HEMS" e "HAA" programmate con operatività, rispettivamente, H24, HJ, H24 e H12.

Gli elicotteri proposti dovranno essere plurimotori a turbina, essere provvisti di avionica digitale dotata di "*glass cockpit*" e dovranno possedere almeno le seguenti caratteristiche:

- essere certificati secondo le norme: EASA CS29 o FAR PART 29, in Categoria A;

- possedere la Massa Massima Certificata al Decollo (CTOM) non superiore a 5.400 kg, al fine di contenere le dimensioni degli elicotteri proposti compatibilmente con gli scenari operativi attesi anche in considerazione dell'esperienza maturata negli anni nelle operazioni di elisoccorso nella Regione Siciliana;
- in ragione dell'impiego degli elicotteri in attività diverse, dovranno, inoltre, ricadere sotto l'egida delle normative: CAT, SPA.HEMS, e SPA *Dangerous Goods*;
- possedere la possibilità di trasporto (posti in cabina di pilotaggio esclusi), in configurazione di trasporto passeggeri, di almeno 8 passeggeri e in configurazione HEMS di 4 passeggeri e un paziente barellato ovvero fino 3 passeggeri e 2 pazienti barellati.
Nella condizione più gravosa, ovvero in caso di trasporto di due passeggeri barellati, sarà esaminata la possibilità di trasportare un numero di passeggeri più alto così da permettere l'imbarco:
 - del genitore, nel caso di trasporto di minore;
 - del parente, in caso di persona anziana;
 - di ulteriori pazienti non critici che non necessitano di barella;
 - di personale aggiuntivo a fini addestrativi.

EQUIPAGGIO ED ATTREZZATURE MEDICHE E TECNICHE

Equipaggio	Peso	Elicottero TIPO A (Lampedusa e Palermo)	Elicottero TIPO B (Caltanissetta, Catania, Messina e Pantelleria)
Piloti	2 x 85 kg	X	X
Medico	1 x 90 kg	X	X
Infermiere	1 x 90 kg	X	X
Materiale medico	90 kg	X	X

10.4 Dotazioni degli Elicotteri

10.4.1 Dotazioni minime per i voli con sorvolo del mare

Gli elicotteri preposti ai servizi dovranno avere le seguenti dotazioni minime per i voli con sorvolo del mare:

- a. galleggianti di emergenza certificati per condizioni ambientali fino a stato del mare "6", installati secondo i seguenti criteri:
 - gli elicotteri di Messina e Palermo, e Lampedusa e Pantelleria con, rispettivamente, elevata e totale probabilità di effettuare missioni sul mare, dovranno avere installati i galleggianti d'emergenza, con configurazione "pronto uso";
 - gli elicotteri di Caltanissetta e Catania, con bassa probabilità di effettuare missioni sul mare, dovranno essere predisposti per l'installazione dei galleggianti d'emergenza, che

- saranno conservati presso le rispettive Basi Operative HEMS;
- b. avvisatore acustico per ricerca subacquea (ULT – *Underwater Locator Transmitter*, o sistema equivalente);
 - c. impianto di illuminazione di emergenza dotato di alimentazione separata che fornisca illuminazione e orientamento per la localizzazione e l'utilizzo delle uscite di emergenza e per facilitare l'evacuazione.

10.4.2 Dotazione di sopravvivenza

L'OEA dovrà fornire, gestire e rendere sempre disponibili i seguenti equipaggiamenti di sopravvivenza:

- a. zattere autogonfiabili, di tipo approvato, della capacità non inferiore al numero massimo di persone previste a bordo e corredate di ELT(S), alloggiare esternamente alla cabina;
- b. giubbotto salvagente per ogni persona a bordo; da indossare durante il volo, a doppia camera e dotato di luce di ricerca, approvato per le condizioni d'uso; il giubbotto in dotazione ai membri di equipaggio ed al personale sanitario e di soccorso dovrà essere corredato di *Personal Locator Beacon* (PLB), con capacità di fonìa in ricetrasmisione sulle frequenze di emergenza e di Kit per segnali luminosi.

In fase di offerta, ciascun Operatore invitato dovrà presentare le procedure di utilizzo e di manutenzione ed il programma di addestramento predisposto a favore del personale sanitario e di eventuale personale tecnico di elisoccorso;

- c. tute di sopravvivenza (*survival suits*), conformi alla normativa vigente, con assegnazione individuale per ciascuna unità che ricopra le funzioni di membro dell'equipaggio di volo; ciascun Operatore dovrà presentare le procedure di utilizzo e di manutenzione ed il programma di addestramento predisposto a favore del personale sanitario e di eventuale personale tecnico di elisoccorso;

Per la reale difficoltà di definizione di ambiente ostile, al mutare delle specifiche condizioni meteorologiche ed alla variabilità delle condizioni del mare, la Committente ritiene indispensabile che, ad integrazione dei requisiti di cui al Regolamento UE n. 965/2012, sussista l'esigenza di proteggere adeguatamente, con l'impiego degli equipaggiamenti per il sorvolo dell'acqua di cui al capoverso precedente, il trasporto di persone inferme, gli equipaggi di condotta e di missione, i passeggeri sanitari ed i passeggeri trasportati.

Si precisa, a tal riguardo che, tenuto conto dell'indirizzo fornito dalle norme in materia di dotazioni individuali di emergenza e sopravvivenza per i passeggeri incapacitati (in particolare Reg.965/2012SPA.HOFO.165 (i) e associata AMC1), l'operazione di vestizione resterà a totale discrezione del personale di volo, secondo le procedure definite dall'OEA e in considerazione delle effettive condizioni ambientali della missione.

10.5 Apparatì, Sistemi e Apparecchiature elettromedicali

10.5.1 Gestione degli apparati sanitari

Prima dell'avvio dei Servizi, l'OEA dovrà garantire l'utilizzo delle dotazioni sanitarie di bordo, meglio indicate nel paragrafo 10.5.2, pena l'applicazione della penale di cui all'art. 17, ottenendo le necessarie approvazioni delle configurazioni sanitarie da parte dell'Autorità aeronautica competente in relazione all'installazione e alla compatibilità elettromagnetica, attraverso l'approvazione delle configurazioni cabina e delle specifiche approvazioni "NO

HAZARD”, comprensive degli elettromedicali e dei relativi supporti di fissaggio.

Quanto sopra dovrà essere riportato, ove previsto, nel pertinente supplemento del Manuale di volo.

Le procedure per l’uso delle attrezzature sanitarie, quando afferenti a specifiche competenze dell’equipaggio di condotta, dovranno essere riportate nel Manuale delle Operazioni e approvate dall’Autorità aeronautica competente.

Per “procedure per l’uso delle attrezzature sanitarie” si intenderanno tutte i processi per l’utilizzo delle apparecchiature elettromedicali presenti a bordo dell’elicottero il cui utilizzo, specie se in volo, potrà interferire sulla sicurezza o, comunque, necessiterà di autorizzazione specifica da parte dell’equipaggio di condotta (ad es. l’uso del monitor defibrillatore per le manovre di defibrillazione in volo).

Tutte le attrezzature sanitarie fornite dovranno essere state prodotte **in data non anteriore all’1 gennaio 2024** e dovranno essere di ultima generazione e modello con caratteristiche rispondenti a quanto indicato nel citato paragrafo 10.5.2.

Considerata la necessità di attivare immediatamente i Servizi, in presenza di attrezzature sanitarie conformi ma prodotte anteriormente **all’1 gennaio 2024**, sarà concessa all’OEA la deroga di tre mesi dall’avvio del Servizio per provvedere alla relativa sostituzione, pena l’applicazione della penale di cui all’art. 17.

L’OEA dovrà garantire, oltre alla fornitura, anche l’installazione, la certificazione, la manutenzione ordinaria e straordinaria, la sostituzione per obsolescenza, dismissione, miglioria, aggiornamento tecnologico ed innovazione delle attrezzature sanitarie e delle loro componenti monouso e pluriuso, che dovranno essere gestiti dall’OEA con lo strumento del “*Full service*”.

L’OEA, in ogni caso, dovrà assicurare la relativa manutenzione ordinaria e correttiva, oltre a quella prevista dal costruttore, con cadenza annuale e su richiesta del Direttore della C.O 118 competente.

Gli immobilizzatori forniti dovranno essere di ultima generazione e dovranno consentire una completa e corretta immobilizzazione atraumatica del paziente.

Presso ciascuna Base Operativa dovranno essere presenti, simultaneamente, due set di presidi necessari all’immobilizzazione dei pazienti trasportabili dall’elicottero, poiché la configurazione minima richiesta per gli elicotteri consentirà di alloggiare due barellati simultaneamente.

Le apparecchiature elettromedicali dovranno riportare la marcatura CE ed essere conformi alla Normativa EN 60601 e la relativa funzionalità dovrà essere certificata dalla ditta costruttrice e verificata tramite collaudo da parte degli organi aziendali preposti.

L’OEA, per eventuali ritardi imputabili all’Ente/i preposto/i nel rilascio di approvazioni, dovrà dare evidenza, nel termine di sei mesi dall’avvio delle attività, della presentazione di tutte le domande e del completamento di tutte le pratiche di sua competenza, fornendo anche evidenza del numero e della data del protocollo di ricezione da parte dell’Ente.

Per ogni Base Operativa dovrà essere garantita una scorta del materiale di consumo congrua alle attività svolte e concordata con la C.O. 118 di riferimento.

L’OEA, dovendo assicurare la perfetta efficienza dell’equipaggiamento sanitario degli aeromobili, dovrà raccogliere le segnalazioni di malfunzionamento o di avaria che il personale sanitario comunicherà tramite apposito modulo predisposto dalle CC.OO. 118, provvedendo, pena l’applicazione della penale di cui all’art. 17, al tempestivo ripristino dell’efficienza delle

attrezzature interessate o, quando necessario, alla loro immediata sostituzione, stante l'esigenza di garantire con continuità l'operatività di tutte le apparecchiature elencate e dei relativi componenti, fermo restando la necessità di procedere alla sostituzione anche in caso di obsolescenza e aggiornamento tecnologico.

La pulizia dei soli dispositivi sanitari e delle attrezzature elettromedicali verrà assicurata, almeno con cadenza settimanale, dal personale sanitario in servizio presso la Base Operativa HEMS.

Non rientrerà tra gli obblighi dell'OEA l'approvvigionamento dei farmaci e la fornitura di materiale sanitario non dedicato (esempio: elettrodi ECG, siringhe, etc.) che, su richiesta del Direttore della C.O. 118 di pertinenza, verrà fornito dagli Enti del SSR di riferimento per le Basi Operative HEMS.

In relazione al materiale presente sugli elicotteri e, in particolare, alle apparecchiature sanitarie (monitor defibrillatore, aspiratore, ecc.) e al materiale di protezione personale (caschi, salvagenti, ecc.), l'OEA, con la partecipazione alla procedura negoziata, sarà consapevole e acconsentirà che tali prodotti siano, eventualmente, impiegati a bordo di autoambulanze o automediche in caso di necessità di trasporto del paziente da parte dell'equipe sanitaria dell'elisoccorso con altro mezzo di soccorso.

10.5.2 Allestimento sanitario dell'elicottero

Gli elicotteri dovranno essere dotati di un complesso di attrezzature sanitarie e dei correlati accessori stabilmente collocati in cabina, di cui l'OEA ne assicurerà, a propria cura e spese, la fornitura, l'installazione in conformità delle discipline aeronautiche applicabili, la manutenzione, la riparazione e la sostituzione con apparecchiature di uguali caratteristiche in caso di malfunzionamenti o rotture accidentali, provvedendo al reintegro del relativo materiale consumabile dedicato alle attrezzature di sua proprietà.

Tutti gli elicotteri dovranno essere dotati, a pena di esclusione, di:

- Impianto di distribuzione dell'ossigeno:
 - con capacità complessiva non inferiore a 1.800 lt. e certificato per l'uso aeronautico;
 - con almeno n.2 punti di distribuzione ossigeno medicale;
- Impianto di alimentazione a 220 V, 12 V e 28 V per l'alimentazione e la ricarica delle attrezzature sanitarie in uso al servizio, compresa la termoculla;
- Alloggiamento per le apparecchiature elettromedicali in posizione ergonomica, certificata secondo le vigenti normative e di facile accesso da parte del personale sanitario;
- Almeno n. 2 punti di supporto per le infusioni;
- Idonei e certificati sistemi di scorrimento e di ancoraggio per le barelle, culla termica ed equipaggiamento sanitario;
- Alloggiamento per scorta farmaci, infusioni, materiale di medicazione, sistemi di ventilazione manuale, a vista ed a portata dell'equipaggio sanitario.

L'OEA dovrà fornire, inoltre, gli impianti, le attrezzature sanitarie e i dispositivi medici corredati dai relativi kit e le attrezzature ed apparecchiature elettromedicali tecniche di seguito elencate:

- n. 1 ventilatore polmonare, con possibilità di ventilazione adulto/pediatrica/neonatale;
- n. 1 monitor defibrillatore multiparametrico "principale";
- n. 1 monitor multiparametrico "secondario";
- n. 1 massaggiatore automatico esterno;

- n. 1 aspiratore di secreti portatile;
- n. 2 pompe a siringa autoalimentate per infusione continua;
- n. 1 sistema di mantenimento della temperatura (Riscaldamento/Raffreddamento) dei fluidi;
- n. 1 saturimetro portatile;
- n. 1 ecografo;
- n. 1 termometro portatile;
- n. 1 kit per infusione intraossea;
- n. 1 spremisacche;
- n. 1 defibrillatore semiautomatico;
- n. 1 sistema per Emogas analisi portatile;
- n. 1 incubatrice neonatale di tipo approvato e certificato per l'installazione a bordo degli elicotteri, aventi le seguenti caratteristiche minime:
- n. 1 sistema di immobilizzazione e trasporto:
- n. 2 tavole spinali per adulto;
- n. 2 tavole spinali pediatriche o adattatore pediatrico;
- n. 2 set di steccobende rigide modellabili adulto pediatrico compreso immobilizzatore di bacino;
- n. 1 materasso a depressione;
- n. 1 immobilizzatore per estricazione adulto (completamente radiotrasparente);
- n. 1 immobilizzatore per estricazione pediatrico (completamente radiotrasparente);
- n. 1 sacco salma;
- n. 1 kit da scasso;
- n. 1 telo per defibrillazione in volo;
- n. 1 telo per trasporto:
- n. 2 zaini di soccorso.

Si rappresenta che, per tutte le richiamate attrezzature ed apparecchiature elettromedicali, l'OEA, oltre a garantire il sistema di fissaggio, dovrà adoperarsi per una razionale installazione a bordo, al fine di consentire:

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

Si precisa che la fornitura o la sostituzione durante il Servizio di una o più attrezzature specifiche con altre aventi caratteristiche inferiori rispetto quelle offerte in sede di gara, comporterà l'applicazione di una penale di cui all'art.17.

L'Operatore concorrente dovrà presentare la propria proposta inerente la dotazione sanitaria (equipaggiamento, attrezzature ed apparecchiature elettromedicali) prevista a bordo dell'elicottero, nella quale dovrà essere descritto il programma che sarà attuato per la relativa di manutenzione e sostituzione, avendo cura di corredarla di *depliant* illustrativi che consentano di verificare le relative caratteristiche tecniche.

10.5.2.1 Sistemi di tele-monitoraggio e software di gestione di tutti gli ambiti diagnostici

Si rappresenta che la definitiva entrata in vigore dei Regolamenti Europei MDR e IVDR ha cambiato in maniera radicale lo scenario relativo ai sistemi di tele-monitoraggio e ai *software* di gestione di tutti gli ambiti diagnostici.

Secondo il Regolamento (UE) 2017/745 - MDR e il Regolamento 2017/746 - IVDR, il *software standalone* o in combinazione, quando è destinato a essere usato per uno o più scopi medici, si qualifica come un dispositivo medico (MDSW).

Il Regolamento (UE) 2017/745 - MDR, contiene 22 regole di classificazione dei dispositivi medici e, pertanto, il *software* deve possedere uno specifico scopo medico per essere qualificato come *software* per dispositivi medici (MDSW) e, in particolare, deve essere destinato a fornire informazioni utilizzate per prendere decisioni a fini diagnostici o terapeutici. In presenza di tali caratteristiche, il *software* clinico o diagnostico è, a tutti gli effetti, un dispositivo medico e come tale deve essere trattato dall'OEA.

10.5.3 Bombe per l'erogazione di ossigeno medicale

Gli elicotteri offerti dovranno possedere un vano di alloggiamento idoneo alla collocazione delle bombole per l'erogazione di ossigeno medicale, nonché un sistema di distribuzione dello stesso con giunzioni con innesto rapido, che dovrà essere approvato secondo il regolamento EU 748/2012.

L'OEA dovrà garantire, presso ciascuna Base Operativa, la scorta di un congruo numero di bombole di ossigeno medicinale per il sistema fisso presente a bordo dell'aeromobile e per la dotazione mobile del personale sanitario.

Per il sistema fisso, la scorta, peraltro in linea con l'attuale situazione, non dovrà essere inferiore a n. 12 bombole per capacità complessiva minima pari a 7.200 litri (3 l*200 bar*12), mentre per il sistema mobile non dovrà essere inferiore a n. 5 bombole per capacità complessiva minima pari a 2.000 litri (2 l*200 bar*5).

La ricarica delle bombole dovrà essere effettuata, in conformità alle norme vigenti, presso ditte identificate degli Enti del SSR di riferimento per le Basi Operative HEMS, su richiesta del Direttore della C.O. 118 di pertinenza, e qualificate, prima dell'inizio del servizio, dall'OEA per la conformità alla normativa aeronautica nella qualità di "Fornitori", in conformità alle vigenti norme (D.Lgs. n. 538 del 30/12/1992).

L'acquisto di ossigeno, in quanto gas medicinale equiparato a un farmaco, sarà a carico dei predetti Enti del SSR.

Le operazioni associate alla ricarica e all'installazione a bordo delle bombole dovranno essere sempre corredate di numero di autorizzazione posseduto dal "Fornitore" in conformità ai vigenti requisiti normativi.

La condizione di scorta inferiore ai quantitativi sopra indicati darà luogo all'applicazione di specifica penalità ai sensi dell'art.17.

Sarà cura e responsabilità dell'OEA provvedere ad individuare, presso ogni Base Operativa HEMS, un luogo idoneo e sicuro per la conservazione delle scorte logistiche delle bombole di ossigeno (locale areato protetto dagli sbalzi di temperatura, a debita distanza da depositi di carburante o altre sostanze infiammabili) e a garantire il rispetto delle normative sulla sicurezza (ad es. divieto di fumo o utilizzo di fiamme libere nelle aree circostanti, divieto di accesso a personale non autorizzato, etc.).

L'accesso al luogo di deposito potrà essere consentito solo al personale sanitario e/o deputato alla sicurezza (servizio antincendio) e dovrà essere prevista una separazione tra le parti di deposito delle bombole da utilizzare e quelle già utilizzate.

Considerate le particolari e richiamate caratteristiche delle Basi Operative HEMS di Lampedusa e Pantelleria, l'OEA concorderà con il Direttore della C.O. 118 di pertinenza le più

adeguate modalità per l'ottimale conservazione delle scorte logistiche delle bombole di ossigeno.

10.5.4 Predisposizione per l'installazione dell'Apparecchiatura per l'Extra Corporeal Membrane Oxygenation (ECMO).

Si rappresenta che gli elicotteri previsti presso le Basi Operative HEMS di Lampedusa e Palermo svolgeranno anche interventi per il trasporto di pazienti, prevalentemente in cura presso l'IRRCS "Istituto Mediterraneo per i Trapianti e terapie ad Alta Specializzazione (ISMETT) di Palermo, necessitanti di una specifica apparecchiatura portatile per la circolazione sanguigna extracorporea (*Extra Corporeal Membrane Oxygenation - ECMO*) denominata "*CARDIOHELP*", prodotta dalla *GETINGE*, che verrà messa a disposizione dallo stesso IRCCS ISMETT, quale "Centro di Riferimento per il trattamento dell'insufficienza respiratoria severa" e facente parte della "Rete Nazionale RESPIRA".

I due elicotteri, pertanto, oltre alle dotazioni indicate al paragrafo 10.5.2, dovranno essere predisposti per installare a bordo tale apparecchiatura e rendere funzionante il relativo sistema, prevedendo, per il fissaggio una opportuna piastra analoga a quella facente parte del corredo dell'ECMO e l'alimentazione elettrica a 220 V.

Per tale ragione, entro e non oltre 6 mesi dall'avvio del servizio dei predetti due elicotteri, l'OEA dovrà procedere, tra l'altro, alla certificazione dell'ECMO da parte dell'Autorità aeronautica competente.

Nel caso di aggiornamenti tecnologici che potrebbero portare ad una sostituzione dell'ECMO messo a disposizione dal predetto "Centro di riferimento", l'OEA, su richiesta del DEC, dovrà adoperarsi per la collocazione e l'uso a bordo del nuovo apparato e a procedere, nel più breve tempo possibile e, comunque, **non oltre sei mesi dalla richiesta** del citato DEC, alla relativa certificazione da parte dell'Autorità aeronautica competente.

10.6 Radiocomunicazione

Oltre la radio per le comunicazioni su frequenze aeronautiche Terra/Bordo/Terra (TBT), l'OEA dovrà utilizzare a bordo lo specifico apparato radio per le comunicazioni con le CC.OO 118, con le Basi Operative HEMS di riferimento e/o con le altre risorse aeree ovvero terrestri coinvolte negli interventi di soccorso (es. personale sanitario a terra, ecc), attenendosi a quanto disposto dalla normativa specifica relativa alla installazione a bordo di radio dedicate alle comunicazioni TBT con le altre componenti del Sistema di Emergenza Sanitaria Regionale 118, quali il sistema di trasporto terrestre del 118 nonché gli Enti di soccorso.

Per tali comunicazioni saranno utilizzate le apposite frequenze radio di cui al DM salute del 6 ottobre 1998 relativo alla "*Assegnazione delle coppie di frequenza, canalizzate 12,5 KHz, ricadenti nella banda 450 MHz, al Ministero della sanità per le esigenze del sistema di emergenza sanitaria del Servizio sanitario nazionale*".

L'apparato radio da utilizzare a bordo di ciascun elicottero per tali comunicazioni sarà fornito all'OEA dalle competenti CC.OO. 118, in quanto sarà reso disponibile dall'Azienda Ospedaliera Papardo di Messina, che rappresenta l'Azienda Sanitaria di riferimento per la rete radio del 118 regionale, per conto della Regione Siciliana, nell'ambito del progetto "*Realizzazione di una Rete Radio dell'Assessorato regionale della Salute per le attività del servizio Emergenza Urgenza 118 della Regione Siciliana*".

Le attività di manutenzione ed aggiornamento dei medesimi apparati installati a bordo degli elicotteri saranno a carico della richiamata Azienda Sanitaria di riferimento, che avrà cura di procedere anche all'eventuale sostituzione dell'apparato nell'ipotesi di malfunzionamento, fermo restando che la vigilanza sulla corretta e tempestiva esecuzione di tali attività sarà svolta dal Direttore della C.O. 118 di riferimento.

L'OEA, comunque, per tutte le comunicazioni prettamente aeronautiche dell'elicottero, dovrà mettere a disposizione un ulteriore apparato Radio VHF/FM, omologato per le comunicazioni Terra/Bordo/Terra, sintonizzato sulle frequenze radio della banda aeronautica 117.950 - 137.000 Mh previste dal Piano Nazionale di Ripartizione delle Frequenze vigente, la cui installazione dovrà rispondere alle normative aeronautiche applicabili in materia ed essere riportata nella documentazione tecnica e di impiego operativo dell'aeromobile.

L'OEA dovrà garantire la manutenzione e le programmazioni necessarie di tali ultimi apparati radio e dovrà procedere agli eventuali aggiornamenti del *software*, che, su disposizione del DEC, dovranno essere programmati ed eseguiti contemporaneamente sugli aeromobili previsti dal presente Capitolato, ferma restando la sostituzione degli apparati radio con analoghe apparecchiature di nuova concezione nel caso che l'evoluzione tecnologica rendesse necessaria la sostituzione.

Tutti gli apparati radio a bordo degli elicotteri, in ogni caso, dovranno essere installati in conformità al regolamento EU 748/2012, nel rispetto del concetto "*NO HAZARD*", secondo la procedura approvata, dal punto di vista tecnico, dall'Autorità Aeronautica competente.

11 FUORI SERVIZIO, LIMITAZIONI OPERATIVE, MANUTENZIONI E SOSTITUZIONE DI AEROMOBILI

11.1 Fuori Servizio e Limitazioni Operative

Ogni qualvolta si verificano condizioni o situazioni che non consentono l'impiego in sicurezza dell'elicottero, ovvero ne consentono l'impiego con limitazioni rispetto alle previsioni di capacità operativa attese per lo svolgimento delle normali attività di volo, il Pilota Comandante in servizio avrà l'obbligo di segnalare immediatamente in modo tracciabile alla C.O. 118 di riferimento ed al DEC lo stato di "fuori servizio" o di "limitazioni di impiego" dell'elicottero, avendo cura di comunicare successivamente e tempestivamente, il ripristino della normale capacità operativa dell'aeromobile.

In particolare:

- A) La comunicazione del "**fuori servizio**" dovrà essere accompagnata dall'annotazione della tipologia di causa che lo ha generato, da individuare tra quelle di seguito elencate :
- Fuori servizio meteo: quando le condizioni meteorologiche presenti sulla Base Operativa HEMS risulteranno inferiori alle minime previste per la tipologia di operazioni e non consentiranno di eseguire con i dovuti riferimenti visivi le operazioni di decollo e atterraggio;
 - Fuori servizio tecnico: quando l'indisponibilità dell'elicottero sarà causata da avarie meccaniche o manutenzioni programmate o altre criticità tecniche;
 - Fuori servizio organizzativo: in tutti quei casi nei quali l'elicottero non potrà essere attivato a causa dell'indisponibilità del personale dell'OEA o per inefficienza di impianti e di attrezzature essenziali per lo svolgimento dell'attività di volo, di cui il medesimo OEA abbia la responsabilità di fornitura o di gestione.

Si precisa che qualora nel corso del “Fuori servizio meteo” subentrassero circostanze riconducibili alle condizioni di “Fuori servizio tecnico”, ovvero “Fuori servizio organizzativo”, il Comandante in servizio avrà l’obbligo di comunicare tempestivamente alla C.O. 118 di riferimento ed al DEC l’interruzione del fuori servizio meteo e la concomitante apertura del fermo per ragioni tecniche o organizzative.

- B) La comunicazione di “**Limitazioni operative o d’impiego**” dovrà essere accompagnata dall’annotazione della causa che lo ha generato, ricorrendo alle dizioni di seguito indicate:
- Limitazioni ambientali: conseguenti a condizioni ambientali sfavorevoli relative alla specifica missione;
 - Limitazioni tecniche: conseguenti ad avarie parziali o totali di componenti, sistemi ed impianti installati sull’elicottero, ovvero a condizioni di rilascio in servizio dell’elicottero in accordo alla “Lista degli Equipaggiamenti Minimi (MEL)” o per indisponibilità di specifici equipaggiamenti.

L’OEA, con cadenza mensile e per singola Base Operativa, dovrà riassumere alla C.O. 118 e al DEC le informazioni relative alle predette due fattispecie, A) e B), verificatesi nel mese precedente, specificando la data, l’ora di inizio, l’ora di fine e la causa del fuori servizio.

La Committente, comunque, si riserverà la facoltà di svolgere, tramite il DEC o il Direttore di C.O 118 e il Consulente aeronautico, se nominato, gli accertamenti in merito alle condizioni che hanno determinato l’interruzione dei Servizi, la limitazione nella capacità operativa del servizio, nonché in merito alla tempestività con cui sono pervenute le segnalazioni di “Fuori Servizio” e/o “Limitazione di Impiego”, riservandosi di applicare la specifica penale di cui all’art. 17, nell’ipotesi di accertamento di irregolarità.

Si rappresenta che il medesimo Pilota Comandante che avrà trasmesso le predette segnalazioni relative alle fattispecie del “Fuori Servizio” e delle “Limitazioni operative”, dovrà riportate su un apposito registro, anche informatico, le seguenti informazioni, affinché le medesime siano nella disponibilità della biblioteca presente in ogni Base Operativa:

- l’ora in cui verrà dichiarato aperto il "Fuori Servizio" o la "Limitazione di Impiego;"
- la motivazione;
- i provvedimenti intrapresi;
- l’ora in cui il servizio verrà riattivato.

11.2 MANUTENZIONE E SOSTITUZIONE DEGLI ELICOTTERI

11.2.1 Gestione della manutenzione degli elicotteri

Saranno a carico dell’OEA le manutenzioni ordinarie e straordinarie degli elicotteri, compresa la pulizia interna ed esterna e la sanificazione periodica e straordinaria, condotte nel rispetto dei programmi di manutenzione approvati dalla competente Autorità aeronautica, delle prescrizioni/istruzioni di aeronavigabilità emesse dalle medesime Autorità aeronautiche e dei bollettini “*Alert/Mandatory*” emessi dai costruttori dell’aeromobile, fermo restando che, durante lo svolgimento delle predette attività di manutenzione, dovrà essere assicurata in ogni caso, nel rispetto della normativa vigente e futura e delle regole del presente Capitolo, la continuità operativa dei Servizi, o, in ogni caso, il minore disagio possibile.

In particolare, la pulizia e la sanificazione del vano sanitario dell’elicottero dovranno essere effettuate dall’OEA in conformità alle procedure operative concordate all’atto dell’attivazione dei Servizi con le CC.OO 118.

Nell'ambito della gestione delle Basi Operative HEMS, l'OEA, oltre a garantire l'esecuzione delle attività operative e manutentive a sostegno dei citati programmi di manutenzione previsti, dovrà predisporre, altresì, adeguate procedure per il controllo dei danni provocati dai detriti di oggetti estranei (*Foreign Object Debris - F.O.D.*), che potrebbero comportare situazioni di pericolo.

L'OEA dovrà assicurare nello specifico magazzino, allocato in ogni Base Operativa, un ambiente idoneo allo stoccaggio del materiale aeronautico, verificando, in particolare, che la temperatura e l'umidità siano conformi a quanto richiesto e raccomandato dai costruttori delle parti e dei materiali.

L'OEA dovrà garantire una organizzazione in aree separate per:

- lo stoccaggio del materiale aeronautico efficiente;
- lo stoccaggio del materiale aeronautico inefficiente;
- lo stoccaggio del materiale infiammabile.

L'OEA si impegnerà a dotare la Base Operativa con un sistema di gestione dell'inventario di magazzino che includa il controllo delle scadenze di immagazzinamento e che sia di facile consultazione per il tecnico di manutenzione.

L'OEA dovrà produrre, entro 30 giorni lavorativi dall'avvio dei Servizi, una relazione tecnica che includa una valutazione puntuale delle attrezzature e dei materiali di consumo che saranno necessari per ogni *check* di manutenzione "di linea" programmato periodicamente presso ogni Base Operativa e i materiali che saranno correlati alle avarie più comuni.

Le seguenti attrezzature e parti di ricambio, in ogni caso, all'avvio dei Contratti dovranno essere disponibili in ognuna delle Basi Operative HEMS:

a. Attrezzature

- compressore (50 Litri);
- lampada portatile 24 Volt con prolunga;
- serie di ingrassatori;
- set di attrezzature di controllo soggette a scadenza per calibrazione in relazione al tipo di manutenzione programmata;
- cassetta completa di attrezzi per ordinaria manutenzione dell'elicottero;
- sistema esterno per avviamento elicottero (EPU - *External Power Unit*), con alimentazione della rete elettrica della Base Operativa;
- contenitore a pressione per soluzione di lavaggio dei motori, corredato di demineralizzatore per acqua e di adeguata scorta di acqua distillata;
- muletto per la movimentazione dell'elicottero;
- piattaforma di movimentazione per gli elicotteri dotati di pattini;
- martinetto, adattatore, attrezzo gonfiaggio gamba carrello (per Basi HEMS con aeromobile con carrello a ruote);
- scala con piattaforma per manutenzione, di altezza e forma adeguata al tipo di elicottero e conforme alle norme antinfortunistiche.

b. Parti di ricambio

- n. 1 batteria di scorta;
- n. 1 *starter generator*;
- n. 2 candele;
- "*Pressure Switch*" e "*Temperature Switch*", in relazione alle avarie più comuni;
- Sensori di pressione e di temperatura, in relazione alle avarie più comuni;

- n. 1 Kit filtro di olio motore;
- n. 1 Kit filtro trasmissione;
- n. 1 lampada per luce di posizione;
- n. 1 lampada per luce anticollisione;
- n. 1 lampada per luce atterraggio/brandeggiabile;
- n. 1 “*damper*” per il rotore principale, se applicabile al tipo di elicottero;
- n. 1 Kit filtro carburante;
- n. 1 Kit cavetto di massa per il rotore principale e di coda (se applicabile).

L’OEA si impegnerà, comunque, a garantire la presenza di tutto l’equipaggiamento necessario all’esecuzione della manutenzione di linea prevista in relazione al programma di manutenzione e alla risoluzione delle più ricorrenti avarie dell’aeromobile.

La mancata disponibilità delle attrezzature e delle parti di ricambio sopra indicate, accertata periodicamente dai Direttori delle CC.OO 118 competenti, daranno origine all’applicazione delle penalità di cui all’art.17.

La tipologia e la consistenza minima delle parti di ricambio sopra riportate dovrà essere integrata dall’OEA durante l’esecuzione del contratto, tenendo conto delle avarie ripetitive riscontrabili sul tipo di elicottero, del livello di manutenzione programmata e dell’attività di volo prevista per ogni Base Operativa, fermo restando che tale valutazione dovrà essere documentata con un’apposita Relazione Tecnica, da aggiornare con regolarità ed almeno ad ogni trimestre, che dovrà essere trasmessa ai rispettivi Direttori di CC.OO 118 competenti.

Lo smaltimento dei rifiuti di carattere aeronautico, da attuare secondo la normativa vigente, sarà a carico dell’OEA, che dovrà costantemente essere in grado di dimostrare ai Direttori Operativi la regolarità dell’esecuzione e del temporaneo stoccaggio dei vari olii e carburanti derivanti dalle operazioni di manutenzione.

Tutte le attività manutentive ordinarie e straordinarie degli elicotteri dovranno essere svolte, in aderenza ai requisiti dello “Annesso II parte 145 al Regolamento Europeo (EC) 1321/2014 e s.m.i.”, dal settore manutentivo dell’OEA o dall’Operatore responsabile della manutenzione con cui lo stesso abbia in essere un regolare contratto.

L’OEA dovrà implementare, sui propri cartoni/norme e ordini di lavoro, le raccomandazioni dei Costruttori in merito alla manutenzione supplementare (cellula e motori) applicabile in relazione ai diversi ambienti operativi (vicinanza al mare, inquinamento, ecc..) e l’esecuzione di tali interventi dovrà essere registrata sul Quaderno Tecnico di Bordo o altro documento (ad esempio Cartone di Lavoro multiuso) con CRS (Certificazione di Rilascio in Servizio), che dovrà essere distinto da quello previsto per l’ispezione giornaliera.

Tutte le registrazioni (Quaderno Tecnico di Bordo, Rapporti di Lavoro, ecc..) prodotte a seguito dell’attività di manutenzione presso una Base Operativa HEMS dovranno essere disponibili in copia presso la biblioteca della Base Operativa e dovranno descrivere in modo dettagliato tutte le fasi di manutenzione completate ed includere, dopo la chiusura delle attività, l’orario di emissione della “Certificazione di Riammissione in Servizio” dell’aeromobile .

La pianificazione manutentiva dovrà prevedere:

- il mantenimento in condizioni ottimali della parte estetica (interna/esterna) e funzionale dell’elicottero, riparando o sostituendo, ove è necessario, parti con segni di evidente usura;
- la funzionalità degli equipaggiamenti in dotazione al personale di condotta e sanitario, tenendo conto che i predetti equipaggiamenti così come le dotazioni aeronautiche e gli impianti aeronautici installati a bordo dovranno essere gestiti in aderenza alla “Lista degli

equipaggiamenti minimi” (MEL) approvata dall’Autorità aeronautica e agli eventuali equipaggiamenti/impianti richiesti dal Capitolato.

Tutte le attività di gestione dell’aeroneavigabilità dovranno essere svolte secondo i requisiti della Parte CAMO (*Continuing Airworthiness Management Organisation*) del Regolamento EASA n.1321/2014 e successivi emendamenti, Annesso Vc (Parte CAMO).

L’OEA, ai fini della ottimale conduzione delle attività, dovrà utilizzare un sistema informatico in grado di gestire:

- l’invio e la consultazione di formali ordini di lavoro ai Tecnici presenti nelle Basi Operative HEMS;
- la registrazione e l’analisi delle avarie ripetitive occorse agli elicotteri, al fine di modulare gli interventi di manutenzione ed acquisire tempestivamente la disponibilità di ricambi presso le Basi Operative.

L’OEA dovrà garantire, in tutte le Basi Operative HEMS, la presenza di un *Tablet* dedicato alla consultazione dei manuali tecnico/operativi dei costruttori, fermo restando quanto già rappresentato al paragrafo 9.7 in merito all’accessibilità al sistema informativo attraverso specifiche credenziali da fornire al DEC ed ai Direttori delle CC.OO. 118.

11.2.2 Manutenzione giornaliera

Per l’elicottero previsto in ognuna delle n. 4 Basi Operative HEMS con operatività H24 saranno riconosciuti, nell’arco delle 24 ore, due fermi tecnici ordinari di un’ora ciascuno, preferibilmente a distanza di 12 ore l’uno dall’altro, di cui almeno uno in condizioni di luce diurna e possibilmente in occasione del passaggio di consegne tra gli equipaggi di volo e il personale tecnico di manutenzione, al fine di consentire le necessarie attività giornaliere di manutenzione sull’elicottero (ad esempio, installazione/disinstallazione doppi comandi).

La Committente si riserverà, all’atto dell’attivazione dei Servizi, di disciplinare i fasamenti orari per la manutenzione giornaliera, per una migliore copertura oraria sull’intero Territorio Regionale.

Per gli elicotteri previsti nelle Basi Operative di Catania e Pantelleria, con operatività, rispettivamente, HJ e H12, non saranno riconosciuti i predetti fermi tecnici ordinari, in quanto le attività giornaliere di manutenzione sull’elicottero saranno svolte alla fine dei Servizi.

11.2.3 Elicottero sostitutivo o di *back up*

In relazione alla tipologia di elicottero offerto, l’OEA, al verificarsi delle fattispecie meglio previste nei paragrafi successivi, dovrà garantire la disponibilità di almeno un aeromobile sostitutivo.

L’elicottero sostitutivo o di *back up* con cui sarà compiuto il Servizio, pena l’applicazione delle penali previste all’art. 17, dovrà:

- essere dello stesso tipo e variante dell’elicottero titolare;
- rispettare le stesse caratteristiche operative e le medesime prestazioni, o migliorative, di quelli in servizio nelle Basi Operative (Tipo “A” e Tipo “B”);
- essere disponibile entro la tempistica prevista nei successivi paragrafi 11.2.5, 11.2.6 e 11.2.7, in quanto, tra l’altro, il relativo impiego è già stato previsto in occasione della determinazione della parte fissa del corrispettivo posto come Base di gara, attraverso una specifica valorizzazione.

Si evidenzia che l’OEA avrà la facoltà di proporre un modello sostitutivo di tipo/variante

differente purché di caratteristiche equivalenti o superiori e rispondenti ai requisiti applicabili e dettagliati nel presente Capitolato, fermo restando, comunque, che tale proposta sarà soggetta alla conferma e all'approvazione preventiva del DEC, previa valutazione del Direttore della C.O. 118 competente.

Come già rappresentato al paragrafo 10.1, l'OEA dovrà fornire un'aeromobile sostitutivo con un'età non superiore a quella massima consentita dal Capitolato, ovvero 15 anni e qualora, per motivi eccezionali, si renda necessario impiegare un elicottero di *back up* che non rispetti la citata condizione e ferma restando l'applicazione di specifica penale di cui all'art.17, il medesimo elicottero, il cui utilizzo dovrà essere accettato dal DEC, non potrà essere impiegato, comunque, per un arco di tempo superiore a 15 (quindici) giorni cumulabili nell'arco dell'anno, ferma restando, per ogni giorno di utilizzo superiore a 15, l'applicazione di una penale, di cui all'art.17, dal maggiore valore.

Si rappresenta che nell'ipotesi di gravi fattispecie meglio descritte nei citati paragrafi 11.2.5, 11.2.6 e 11.2.7, la Committente, al fine di ripristinare il pubblico servizio interrotto dall'eventuale continuata indisponibilità dell'elicottero, valuterà la possibilità di acquisire temporaneamente da altri Operatori Economici l'analogo Servizio che sarà svolto fino al rientro dell'elicottero titolare, **evidenziando che le relative spese sostenute dalla Committente saranno addebitate all'OEA.**

Si precisa che gli elicotteri titolari, identificati in fase di offerta, potranno essere sostituiti solo ed esclusivamente per le seguenti motivazioni:

- manutenzione programmata;
- manutenzione straordinaria in caso di avarie.

Si rappresenta, con l'occasione, che nell'elicottero sostitutivo l'OEA dovrà canalizzare le frequenze delle radio dell'elicottero titolare, secondo il protocollo fornito dalla Committente prima che il mezzo venga posto in servizio.

Le disposizioni relative alle manutenzioni, esplicitate nei successivi paragrafi, si applicheranno anche agli elicotteri sostitutivi.

11.2.4 Manutenzione programmata

Al fine di poter garantire la conoscenza della disponibilità effettiva dei sei aeromobili durante lo svolgimento dei Servizi previsti nel Contratto, entro 10 giorni lavorativi dalla relativa stipulazione, l'OEA dovrà trasmettere, al DEC ed ai Direttori delle CC.OO. 118, la pianificazione degli interventi di manutenzione programmata nei successivi mesi, garantendo un intervallo tra le varie scadenze per gli interventi di "*base maintenance e line maintenance*". L'OEA, in ogni caso, dovrà organizzare la turnazione degli elicotteri affinché tutte le manutenzioni programmate non determinino in alcun modo un fermo tecnico contemporaneo di 2 elicotteri e la relativa interruzione dei Servizi nelle rispettive Basi Operative, salvo l'eventuale applicazione di specifica penale di cui all'art. 17 che potrà essere neutralizzata a condizione che l'OEA fornisca contestualmente 2 elicotteri sostitutivi al fine di garantire il mantenimento del Servizio.

Nell'ottica della piena organizzazione del Servizio Regionale di Elisoccorso, il DEC ed i Direttori delle CC.OO. 118, con la collaborazione degli OEA, adotteranno congiuntamente per i sei elicotteri che opereranno nel Territorio Regionale, una specifica pianificazione regionale che sarà trasmessa tempestivamente all'OEA, in modo da assicurare l'inoperatività di un solo aeromobile alla volta e di evitare, quindi, la contestuale indisponibilità di più elicotteri nello

stesso momento.

La mancata collaborazione dell'OEA nell'attuare le eventuali variazioni temporali richieste dal DEC e dai Direttori delle CC.OO. 118, non supportata da adeguate motivazioni, sarà attentamente valutata dal medesimo DEC che avrà la facoltà di applicare una specifica penale di cui all'art. 17.

Per quanto sarà rappresentato nei prossimi articoli, si precisa che l'importo orario del canone fisso per le Basi con operatività "H24" e "HJ-H12" sarà determinato, convenzionalmente e rispettivamente, in un ventiduesimo e in un dodicesimo, della quota giornaliera del predetto canone, intendendo per "ora" ogni frazione di tempo superiore ai trenta minuti.

11.2.5 Manutenzione programmata da svolgere nelle n. 4 Basi Operative "H24"

Ferma restando la predetta pianificazione regionale operata dal DEC e dai Direttori delle CC.OO. 118, si rappresenta che gli interventi di manutenzione programmata che richiederanno un fermo tecnico dovranno essere segnalati per iscritto al DEC e al Direttore di C.O 118 competente almeno 48 (quarantotto) ore solari prima della loro effettuazione, pena l'applicazione della penale di cui all'art. 17.

Si precisa che l'OEA potrà usufruire, fino ad un massimo di n. 50 ore per ogni anno solare per ciascuna Base Operativa (non cumulabili con residui degli anni precedenti) di una tolleranza correlata all'interruzione dell'operatività dell'elicottero discendente dagli interventi di manutenzione programmata.

Per ogni ora eccedente il predetto limite massimo annuo di n.50 ore, l'importo corrispondente al numero di ore di interruzione del servizio sarà decurtato dal canone fisso giornaliero e contestualmente sarà applicata la relativa penale di cui all'art. 17.

Si precisa, comunque, che, in un singolo giorno calendariale, la durata del fermo tecnico non potrà superare le n. **6 ore** di interruzione dell'operatività, decorse le quali l'OEA **sarà obbligato a fornire un elicottero sostitutivo** dello stesso tipo previsto in ogni Contratto e, comunque, conforme ai requisiti previsti nel paragrafo 11.2.3 del presente Capitolato.

Nell'ipotesi che l'esigenza del fermo tecnico programmato sia superiore alle predette n. 6 ore giornaliere, la sostituzione dell'elicottero andrà segnalata contestualmente alla predetta comunicazione (entro le 48 ore precedenti la prevista manutenzione) al DEC ed al Direttore della C.O. 118 interessata dal fermo, con la trasmissione contestuale dei documenti necessari per la valutazione della conformità dell'elicottero sostitutivo ai requisiti del Capitolato, rappresentando che l'eventuale tardiva comunicazione comporterà l'applicazione di una specifica penale di cui all'art. 17, proporzionata alle ore di ritardo.

Nell'ipotesi in cui l'operatività dell'aeromobile sostitutivo avvenisse oltre le 6 ore, sarà applicata la decurtazione del canone giornaliero e l'applicazione della specifica penale di cui all'art. 17, con decorrenza **dalla prima ora del fermo tecnico, fino all'operatività dell'aeromobile sostitutivo**, precisando che il valore della penale, **a partire dalla tredicesima ora di fermo, sarà maggiorato** e fermo restando le ulteriori iniziative che saranno adottate dal DEC per l'inadempimento contrattuale.

Si rappresenta che nell'ipotesi di tale ultima grave fattispecie (almeno 13 ore di fermo tecnico), la Committente, al fine di ripristinare il pubblico servizio interrotto dalla continuata indisponibilità dell'elicottero, valuterà la possibilità di acquisire temporaneamente da altri Operatori Economici l'analogo Servizio che sarà svolto fino al rientro dell'elicottero titolare, **evidenziando che le relative spese sostenute dalla Committente saranno addebitate**

all'OEA.

Si precisa, infine, che nell'ipotesi che la predetta valutazione della conformità dell'elicottero sostitutivo ai requisiti del Capitolato desse esito negativo e ferma restando la continuazione dell'uso del mezzo sostitutivo nonostante l'inadeguatezza, il DEC provvederà ad applicare un'ulteriore specifica penale, di cui all'art.17, fino al rientro in servizio dell'elicottero titolare.

11.2.6 Manutenzione programmata nelle Basi Operative "HJ" e "H12"

Per la manutenzione programmata degli aeromobili impiegati con operatività "HJ" e "H12", non è previsto alcun fermo tecnico dell'aeromobile, escluso le manutenzioni di "linea" richieste dall'Autorità Aeronautica con scadenza obbligatoria prima del prossimo volo e quelle per cui il costruttore dell'elicottero preveda prove/test in volo, che non dovessero, per giustificati motivi, essere svolti durante l'inattività dell'elicottero.

Nell'ipotesi di maggiori tempi necessari per la manutenzione programmata, superiori alle ore in cui l'aeromobile sarà inattivo e che produrranno, quindi, un'interruzione dei Servizi all'inizio della giornata lavorativa, il DEC, **fino ad un massimo di 4 ore giornaliere**, procederà sia alla decurtazione dal canone fisso giornaliero che all'applicazione della specifica penale di cui all'art. 17, che decorreranno dalla prima ora di servizio non prestata.

Nell'ipotesi di interruzione dei Servizi per un periodo maggiore di 4 ore, l'OEA **sarà obbligato a fornire un elicottero sostitutivo** dello stesso tipo e variante previsto dal Contratto e, comunque, conforme ai requisiti previsti nel paragrafo 11.2.3 del presente Capitolato.

Il DEC, in tale ipotesi, **continuerà a decurtare il canone fisso giornaliero ed a applicare la specifica penale di cui all'art. 17 fino all'operatività dell'aeromobile sostitutivo, che, comunque, dovrà avvenire entro le successive n. 6 ore.**

Nel caso in cui l'operatività dell'aeromobile sostitutivo **avvenisse oltre le dieci ore dall'interruzione del servizio** o nell'ipotesi di perdurante mancata sostituzione dell'elicottero (fermo restando le ulteriori iniziative che saranno adottate dal DEC per l'inadempimento contrattuale), si rappresenta che, in presenza di tali fattispecie più gravi, **il valore della penale, a partire dall'undicesima ora di fermo, sarà maggiorato.**

Si rappresenta che nell'ipotesi di tale ultima grave fattispecie, la Committente, al fine di ripristinare il pubblico servizio interrotto dalla continuata indisponibilità dell'elicottero, valuterà la possibilità di acquisire temporaneamente da altri Operatori Economici l'analogo Servizio che sarà svolto fino al rientro dell'elicottero titolare, **evidenziando che le relative spese sostenute dalla Committente saranno addebitate all'OEA.**

Si precisa che nell'ipotesi che la predetta valutazione della conformità dell'elicottero sostitutivo ai requisiti del Capitolato desse esito negativo e ferma restando la continuazione dell'uso del mezzo sostitutivo nonostante l'inadeguatezza, il DEC provvederà ad applicare un'ulteriore specifica penale, di cui all'art. 17, fino al rientro in servizio dell'elicottero titolare.

11.2.7 Manutenzione straordinaria in caso di Avarie

L'OEA, al momento della rilevazione dell'avaria, dovrà segnalare immediatamente in modo tracciabile tale fattispecie al DEC ed al Direttore della C.O. 118 interessata dal fermo tecnico e dovrà produrre tempestivamente la documentazione comprovante la natura dell'inconveniente ed i provvedimenti adottati per il ripristino dell'operatività nel più breve tempo possibile.

La Committente, considerata l'eccezionalità dell'evento, riconoscerà per tutti i fermi tecnici per avaria una franchigia per ogni anno solare (non cumulabile, in caso di mancato utilizzo, negli

anni successivi) di interruzione dell'operatività **pari a n. 40 (quaranta)** ore per ciascuna Base Operativa "H24" e **pari a 20 (venti)** ore per le Basi Operative "HJ" e "H12", **che avrà riflessi solamente nel differimento dell'eventuale applicazione della penale, in quanto la decurtazione dal canone fisso giornaliero dell'importo corrispondente al numero di ore di fermo tecnico decorrerà sempre dalla prima ora di interruzione.**

Si precisa, comunque, che, in un singolo giorno calendariale, la durata del fermo tecnico, assicurata dalla predetta franchigia ancora disponibile, **non potrà superare le 16 ore per ogni Base "H24" e le 8 ore per le Basi "HJ" e "H12"**, decorse le quali l'OEA sarà **obbligato a fornire un elicottero sostitutivo** dello stesso tipo e variante e, comunque, conforme ai requisiti previsti nel paragrafo 11.2.3 del presente Capitolato.

Alla scadenza delle citate n. 16 ore di fermo tecnico per ogni Base Operativa "H24" e di n. 8 ore per le Basi Operative "HJ" e "H12", o nell'ipotesi di problematiche importanti che facciano ritenere anche prima l'esigenza di un fermo tecnico superiore ai predetti limiti giornalieri, l'OEA dovrà segnalare tempestivamente la necessità di dovere sostituire l'elicottero al DEC ed al Direttore della C.O. 118 interessata dal fermo, con la trasmissione contestuale dei documenti necessari per la valutazione della relativa conformità ai requisiti del Capitolato.

In caso di ritardata sostituzione, l'OEA sarà soggetto, oltre alla decurtazione del canone fisso giornaliero già decorrente dalla prima ora di interruzione, all'applicazione delle penalità di cui all' art. 17, a partire, rispettivamente, **dalla diciassettesima ora per le Basi Operative "H24" e dalla nona ora per le Basi Operative "HJ" e "H12" e fino all'operatività dell'aeromobile sostitutivo, che, comunque, dovrà avvenire entro le successive n. 6 ore.**

Nell'ipotesi in cui l'operatività dell'aeromobile sostitutivo avvenisse oltre la ventiduesima ora per le "Basi H24" o oltre la quattordicesima ora per le **Basi Operative "HJ" e "H12"**, la **predetta franchigia non sarà riconosciuta e, conseguentemente, anche l'applicazione della specifica penale, di cui all'art. 17, decorrerà dalla prima ora del fermo tecnico e fino all'operatività dell'aeromobile sostitutivo.**

In caso di mancata sostituzione dell'elicottero e fermo restando le ulteriori iniziative che saranno adottate dal DEC per l'inadempimento contrattuale, l'applicazione della specifica penale, di cui all'art. 17, in presenza di tale fattispecie più grave, **continuerà a decorrere dalla prima ora del fermo tecnico, ma, a partire dalla ventitreesima ora di fermo per le Basi "H24" e dalla quindicesima ora di fermo per le Basi "HJ" e "H12" e fino al ripristino dell'aeromobile titolare, il valore della penale, per ogni ora di interruzione del servizio, sarà maggiorato.**

Si rappresenta che nell'ipotesi di tale ultima grave fattispecie, la Committente, al fine di ripristinare il pubblico servizio interrotto dalla continuata indisponibilità dell'elicottero, valuterà la possibilità di acquisire temporaneamente da altri Operatori Economici l'analogo Servizio che sarà svolto fino al rientro dell'elicottero titolare, **evidenziando che le relative spese sostenute dalla Committente saranno addebitate all'OEA.**

Si evidenzia che, nell'ipotesi di esaurimento della franchigia annuale, per ogni ora eccedente il limite massimo annuo sopra indicato, sarà applicata la relativa penale di cui all' art. 17.

Si precisa, infine, che nell'ipotesi che la predetta valutazione della conformità dell'elicottero sostitutivo ai requisiti del Capitolato desse esito negativo e ferma restando la continuazione dell'uso del mezzo sostitutivo nonostante l'inadeguatezza, il DEC provvederà ad applicare un'ulteriore specifica penale di cui all'art. 17, fino al rientro in servizio dell'elicottero titolare.

11.2.8 Interventi sostitutivi nei casi di fermo tecnico

Nel ribadire che il Servizio da svolgere rivestirà un carattere regionale, si rappresenta che, al verificarsi del “fuori servizio” di un elicottero, qualunque C.O. 118 potrà richiedere, in aderenza a criteri di vicinanza territoriale, anche gli elicotteri gestiti dalle altre tre CC.OO. 118, fornendo l’adeguata informazione al DEC.

Si precisa, altresì, che l’attuazione dei predetti interventi “sostitutivi”, benché disposti dalle competenti CC.OO. 118, **non interromperanno i termini relativi alla sospensione dei Servizi dell’elicottero in manutenzione (programmata e/o straordinaria) e, conseguentemente, le relative ore di fermo tecnico continueranno a decorrere fin quando non sarà reso disponibile dall’OEA l’elicottero sostitutivo o fino al rientro in servizio dell’elicottero titolare.**

Fino a tale momento, quindi, **continueranno ad essere applicate le decurtazioni dal canone fisso e le specifiche penali secondo le modalità indicate nei precedenti paragrafi**, a prescindere, quindi, dalla temporanea disponibilità, imposta dal DEC, dell’elicottero di un’altra Base Operativa, le cui prestazioni sostitutive, comunque, saranno riconosciute contrattualmente con riferimento alla Base Operativa di appartenenza.

Si evidenzia, infine, che l’OEA sarà sempre responsabile di ogni conseguenza - anche sotto il profilo dell’interruzione di pubblico servizio - che possa derivare dall’indisponibilità degli elicotteri, sollevando da ogni responsabilità la Committente, che potrà adottare, attraverso il DEC, le ulteriori iniziative per l’inadempimento contrattuale.

L’Operatore concorrente dovrà presentare un dettagliato programma nel quale dia evidenza dell’organizzazione della struttura di assistenza e manutenzione degli elicotteri e le modalità operative che saranno adottate per la garanzia della continuità del Servizio nei casi di manutenzione programmata e straordinaria e nella gestione dei aeromobili sostitutivi.

Tale programma sarà esaminato dalla Committente.

11.2.9 Fuori Servizio Organizzativo

In tutti i casi nei quali l’aeromobile non potrà essere attivato a causa di indisponibilità del personale dell’OEA e, comunque, in tutti i casi in cui il Servizio non si possa svolgere regolarmente per cause riconducibili al medesimo OEA e non rientranti nella casistica del “Fuori servizio tecnico”, l’OEA sarà responsabile di ogni conseguenza, anche sotto il profilo dell’eventuale interruzione di pubblico servizio che possa derivare dall’indisponibilità degli elicotteri, sollevando la Committente da ogni responsabilità al riguardo, ferma restando la **decurtazione dal canone fisso giornaliero e l’applicazione della specifica penale, di cui all’art.17, che decorreranno dalla prima ora del “fuori servizio”.**

In relazione alle predette fattispecie relative ai “Fuori Servizio Tecnici” ed ai “Fuori Servizio Organizzativi” e ad integrazione degli adempimenti relativi alle corrette segnalazioni, l’OEA, entro 15 giorni solari dai relativi ripristini dei Servizi, dovrà fornire ai Direttori delle CC.OO. 118 interessate, ai DEC e al Consulente Aeronautico, se individuato, una dettagliata relazione che riassume le specifiche fattispecie verificatesi, precisando che il ritardato adempimento entro il termine previsto comporterà l’applicazione della specifica penale di cui all’art. 17.

12 PERSONALE IMPIEGATO PER LO SVOLGIMENTO DEL SERVIZIO

12.1 Personale dell'Operatore Economico Aggiudicatario

Per personale dell'OEA si intenderà tutto il personale di condotta e di terra, incluso il personale di Operatori economici terzi per i quali sarà ammesso il subappalto nonché i fornitori dell'OEA che accederanno alle Basi Operative HEMS e che, permanentemente o saltuariamente, anche per breve durata, sarà destinato alle operazioni ed ai servizi complementari presso le Basi Operative, o a cui assegnerà incarichi esecutivi in virtù del contratto stipulato a seguito della presente procedura negoziata.

L'OEA dovrà avvalersi di personale di sicura moralità e affidabilità, che dovrà mantenere in servizio un contegno irreprensibile e decoroso oltre che adeguato all'ambiente sanitario di emergenza e rispettoso nei riguardi del paziente, e che si impegnerà ad osservare diligentemente tutte le norme e le disposizioni generali e disciplinari previste dalla Committente, attenendosi scrupolosamente alle regole di comportamento contenute nei regolamenti delle Basi Operative HEMS, ovvero alle norme generali di buona condotta.

Nell'individuazione del personale da assegnare al Servizio, l'OEA, oltre alla rigorosa osservanza delle norme in materia di impiego e sicurezza, non potrà derogare dai requisiti del presente Capitolato, salvo per limitate motivate situazioni contingenti e di breve durata, comunque soggette alla valutazione e all'accettazione da parte del DEC.

L'OEA si impegnerà a rispettare i programmi di formazione e di addestramento previsti per il proprio personale impiegato per il Servizio e comunicherà al DEC l'avvenuta esecuzione di tali programmi ed il rispetto delle scadenze pianificate secondo le discipline di riferimento.

Data la natura particolare del Servizio, non saranno ammissibili ripercussioni negative sull'attività in essere che siano imputabili al personale dell'OEA e riconducibili a comportamenti o decisioni assunte in difformità alle norme, alle prescrizioni del presente Capitolato e alle procedure definite nei protocolli operativi del Servizio.

La Committente, in tali casi, si riserverà il diritto insindacabile di richiedere la sostituzione di quel personale che ritenesse non essere in possesso dei requisiti necessari allo svolgimento delle attività oggetto del Contratto, che dovrà avvenire entro 10 (dieci) giorni lavorativi dalla relativa comunicazione, pena l'applicazione della penale di cui all'art.17.

12.2 Sostituzione del personale di volo e di assistenza a terra

Non saranno ammesse, ad alcun titolo, interruzioni del Servizio per indisponibilità del personale dell'OEA.

Poiché il Servizio di Elisoccorso è un servizio pubblico essenziale, in caso di sciopero, l'astensione dal lavoro parziale o totale dovrà essere attuata nel rispetto di quanto previsto dalla legge 146/90 e ss.mm.ii., nonché dal Codice di autoregolamentazione del diritto di sciopero approvato dalla Commissione di garanzia (deliberazione n. 170/2002 e s.m.i.).

In caso di malore improvviso del proprio personale, l'OEA sarà tenuto a darne immediata comunicazione al Direttore della C.O. competente e al DEC e, entro il tempo massimo di 12 (dodici) ore, avrà l'obbligo di sostituire tale personale indisponibile con altro di qualifica professionale uguale o superiore, presente nella lista dei Piloti/Tecnici approvata dalla Committente.

Gli oneri relativi alla sostituzione saranno ad esclusivo carico dell'OEA, ferma restando la responsabilità civile e penale derivante dalla sospensione del Servizio.

12.3 Organizzazione del Personale

In relazione all'estrema urgenza che alla data di inizio dell'attività contrattuale venga assicurata la disponibilità del Personale necessario per la prestazione dei predetti Servizi, l'Operatore invitato dovrà trasmettere, unitamente alla presentazione della propria offerta, la lista contenente, per ogni ruolo rivestito, i nominativi delle professionalità che saranno impiegate nello svolgimento dei medesimi Servizi, che dovranno possedere le qualifiche e le esperienze coerenti con i requisiti minimi contenuti nel presente Capitolato.

Si precisa che il possesso effettivo dei titoli e delle professionalità minime dovrà essere attestato e dimostrato dall'Operatore tramite sia la presentazione di schede tecniche nelle quali si dia evidenza, per ogni ruolo e nominativo, dei titoli e delle professionalità posseduti e sia attraverso i relativi *curricula vitae* sottoscritti da ogni professionalità che sarà impiegata, provvisti della dichiarazione di responsabilità prevista dall'art. 76 del D.P.R. n.445/2000 e ss.mm.ii. e della copia del relativo documento di riconoscimento.

L'OEA dovrà mettere a disposizione delle Basi Operative, previa approvazione dei predetti *curricula vitae* da parte del DEC, **esclusivamente i Soggetti individuati nominativamente nella predetta lista presentata alla Committente**, per i quali sarà anche responsabile, in aderenza agli orari di servizio delle singole Basi Operative, della relativa idoneità necessaria per assicurare l'operatività degli elicotteri nel pieno rispetto dei limiti di tempo di volo previsti per i Servizi, di cui agli specifici Regolamenti dell'Enac.

La citata lista nominativa, in particolare, dovrà prevedere un numero:

- **non inferiore a n. 5 (cinque)** e non superiore a n. 7 (sette) di **Piloti Comandanti** per ognuna delle Basi Operative H24 di Caltanissetta, Lampedusa, Messina e Palermo;
- **non inferiore a n. 3 (tre)** e non superiore a n. 4 (quattro) di **Piloti Comandanti** per le Basi Operative di Catania e Pantelleria;
- **non inferiore a n. 5 (cinque)** e non superiore a n. 7 (sette) di **Copiloti** per ognuna delle Basi Operative H24 di Caltanissetta, Lampedusa, Messina e Palermo;
- **non inferiore a n. 3 (tre)** e non superiore a n. 4 (quattro) di **Copiloti** per la Base Operativa di Pantelleria;
- **non inferiore a n. 5 (cinque)** e non superiore a n. 7 (sette) di **Tecnici di manutenzione/Elicotteristi** per ognuna delle Basi Operative H24 di Caltanissetta, Lampedusa, Messina e Palermo;
- **non inferiore a n. 3 (tre)** e non superiore a n. 4 (quattro) di **Tecnici di manutenzione/Elicotteristi** per le Basi Operative di Catania e Pantelleria;

Si evidenzia che, nell'ambito del medesimo Contratto, la lista presentata per una Base Operativa dovrà contenere, per ogni ruolo previsto, nominativi diversi da quelli che saranno indicati nella lista relativa ad altre Basi Operative, ferma restando, nell'ambito del complessivo personale impiegato nelle 6 Basi Operative, la concessione di una parziale deroga che potrà essere riconosciuta limitatamente ad un massimo di quattro nominativi per ogni ruolo, che, quindi, potranno essere al servizio anche di più Basi Operative.

L'OEA si impegnerà ad usufruire per tutta la durata del contratto degli stessi equipaggi di volo e dei tecnici di manutenzione/elicotteristi, identificati nominativamente alla presentazione dell'Offerta, compatibilmente con quanto previsto dalle normative vigenti in materia di impiego aeronautico.

Tale impegno sarà correlato all'evidente peculiarità che caratterizza la tipologia dei Servizi, con particolare riferimento alla sicurezza dell'attività di volo che richiede specifica e dettagliata conoscenza del territorio, la familiarità con il sistema di soccorso sanitario, l'affiatamento e la migliore integrazione con tutto il personale dedicato e, a tal proposito, l'OEA, solo a fronte di documentata indisponibilità del singolo, potrà variare il personale di condotta e tecnico componente il *pool* titolare, fermo restando che, nell'ambito del complessivo personale impiegato nelle 6 Basi Operative, durante l'esecuzione contrattuale la sostituzione non potrà essere superiore, per ogni figura professionale, a quattro unità e, comunque, non superiore a due unità per ogni singola Base Operativa.

La richiesta di sostituzione dovrà essere comunicata al DEC almeno 30 giorni lavorativi prima della variazione, fatti salvi i limiti delle norme di legge e, ovviamente, le cessazioni del rapporto fra il datore di lavoro e il dipendente che, comunque, non saranno prese in considerazione anche per il rispetto dei predetti limiti.

Al verificarsi di tali fattispecie e almeno 15 (quindici) giorni lavorativi prima dell'immissione in Servizio del nuovo personale individuato, l'OEA dovrà produrre al DEC il relativo *curriculum vitae* ed ogni altra eventuale documentazione probatoria, dalle quali si dovrà evincere il possesso dei titoli e delle professionalità minime, compresa l'evidenza dell'avvenuta familiarizzazione dei luoghi, precisando che tale nuova Risorsa potrà entrare in servizio **solamente dopo aver ottenuto il parere favorevole da parte del DEC, pena l'applicazione della penale di cui all'art. 17.**

12.4 Composizione dell'equipaggio di condotta e di missione

Gli equipaggi di condotta, costituiti dal personale dipendente dell'OEA, dovranno essere formati da 1 (un) Pilota Comandante e 1 (un) Copilota, per ciascuna Base Operativa HEMS, ad eccezione di quella di Catania che sarà costituita da 1 (un) Pilota Comandante.

La composizione degli equipaggi di missione HEMS-HAA, comprendente il personale sanitario, sarà di norma la seguente: Pilota Comandante, Copilota, Medico Anestesista-Rianimatore ed Infermiere, con la mancata presenza del Copilota nella Base Operativa di Catania, fermo restando che, per esigenze sanitarie, quali la formazione del personale sanitario, le necessità assistenziali del paziente, le maxi-emergenze o altro, l'equipaggio sanitario potrà essere composto da n. 3 (tre) unità, di cui due Medici o due Infermieri.

La lingua adottata a bordo e nell'ambito del Servizio sarà esclusivamente l'italiano e, pertanto, tutti i membri dell'equipaggio dovranno avere ottima conoscenza della lingua italiana parlata e scritta.

Per specifiche missioni potranno essere apportate eventuali variazioni alla composizione dell'equipaggio, fermo restando le decisioni del Pilota Comandante, di concerto con il Medico Anestesista-Rianimatore.

Il predetto Medico presente a bordo dell'elicottero sarà il responsabile sanitario della missione, ferme restando le competenze proprie del Pilota Comandante dell'elicottero correlate alle esigenze della sicurezza di volo.

12.5 Profili richiesti per il personale di condotta e tecnico

Oltre alla conformità alla normativa applicabile, si richiedono i seguenti titoli professionali, qualifiche ed attività svolte per ciascun profilo, che **ogni Soggetto, in linea generale, dovrà**

possedere alla data di presentazione dell'Offerta.

A. Pilota Comandante:

- licenza di Pilota di Linea di elicottero **ATPL (H) EASA** in corso di validità;
- iscrizione nell'albo professionale ex struttura ENGA;
- esperienza di volo maturata su elicottero a turbina o plurimotore, non inferiore allo svolgimento di **2.500 (duemilacinquecento)** ore, delle quali **svolte in posizione di comando (PIC)**:
 - almeno **1.000 (mille)** ore su elicottero a turbina o plurimotore;
 - almeno **500 (cinquecento)** ore su elicotteri plurimotori;
 - almeno **500 (cinquecento)** ore per missioni HEMS su elicottero a turbina e/o plurimotore;
 - almeno **120 (centoventi)** ore sul Tipo di Elicottero proposto dal concorrente;
 - almeno **60 (sessanta)** ore per missioni HEMS sul Tipo di Elicottero proposto dal concorrente;
 - almeno **100 (cento)** ore di volo notturno su elicotteri a turbina e/o plurimotori, fermo restando che tale requisito non sarà richiesto per le professionalità che saranno indicate per le Basi Operative di Catania e Pantelleria;
 - almeno **50 (cinquanta) ore** di volo notturno per missioni HEMS su elicotteri a turbina e/o plurimotori, fermo restando che tale requisito non sarà richiesto per le professionalità che saranno indicate per le Basi Operative di Catania e Pantelleria;
- abilitazione strumentale (IR) sul tipo di elicottero proposto dal concorrente;
- esperienza di volo strumentale maturata sul tipo di elicottero proposto dal concorrente, con almeno **100 (cento)** ore di volo;
- esenzione da contestazioni in corso, relativamente a infrazioni erogate da parte dell'Autorità Aeronautica competente, che ne limitino, all'atto della dichiarazione, l'attività professionale mediante la sospensione o la revoca della licenza del pilota;
- possesso di certificazione di idoneità psicofisica al volo di prima classe;
- ottima conoscenza scritta e parlata della lingua italiana.

Si precisa che l'ottima conoscenza scritta e parlata della lingua italiana per il personale non italiano dovrà essere comprovata dal possesso di un certificato almeno di livello C1, secondo lo standard europeo QCER (Quadro Comune Europeo di Riferimento per Lingue).

In relazione all'addestramento ricorrente, alla data di avvio del Servizio il Pilota Comandante dovrà soddisfare obbligatoriamente anche i seguenti requisiti di attività recente svolta nei precedenti 110 giorni solari:

- 3 ore di volo strumentale (anche simulato), con 3 procedure di ingresso involontario in condizioni IMC o 3 procedure strumentali eseguite sull'elicottero in servizio o su simulatore di volo rappresentativo del tipo di aeromobile;
- almeno due voli notturni che includano l'atterraggio in un'area idonea fermo restando che tale requisito non sarà richiesto per le professionalità che saranno indicate per le Basi Operative di Catania e Pantelleria.

Si precisa che, in carenza di attività recente su elicottero, sarà ammesso effettuare attività di addestramento e controllo su simulatore di volo approvato per tipo di elicottero proposto, in accordo ai programmi di addestramento e di controllo definiti dall'OEA e approvati dalla competente Autorità Aeronautica.

La verifica del possesso dei predetti requisiti relativi all'addestramento sarà svolta, entro 20 giorni solari dall'avvio del Servizio, dal DEC e dal Responsabile della competente C.O. 118, ai quali l'OEA dovrà trasmettere la relativa documentazione di comprova entro 10 giorni solari dall'avvio del medesimo Servizio, pena l'applicazione della specifica penale di cui all'art.17 del presente Capitolato sia per il ritardo nella trasmissione della documentazione e sia per la rilevazione di irregolarità nel possesso dei predetti requisiti.

B. Copilota:

- licenza di Pilota Commerciale CPL (H) in corso di validità;
- iscrizione nell'albo professionale ex struttura ENGA;
- esperienza di volo maturata su elicottero a turbina o plurimotore, non inferiore a **500 (cinquecento)** ore, delle quali:
 - **almeno 200 (duecento)** ore su elicotteri plurimotori;
 - **almeno 100 (cento)** ore per missioni HEMS su elicottero a turbina e/o plurimotore;
 - **almeno 35 (trentacinque)** ore sul Tipo di Elicottero proposto;
 - **almeno 15 (quindici)** ore per missioni HEMS sul Tipo di Elicottero proposto;
 - **almeno 30 (trenta)** ore di volo notturno su elicotteri a turbina e/o plurimotori, fermo restando che tale requisito non sarà richiesto per le professionalità che saranno indicate per la Base Operativa di Pantelleria;
 - **almeno 15 (quindici) ore** di volo notturno per missioni HEMS su elicotteri a turbina e/o plurimotore, fermo restando che tale requisito non sarà richiesto per le professionalità che saranno indicate per la Base Operativa di Pantelleria;
- abilitazione strumentale (IR) sul tipo di elicottero proposto dal concorrente;
- esperienza di volo strumentale maturata sul tipo di elicottero proposto dal concorrente, con almeno **40 (quaranta)** ore di volo;
- esenzione da contestazioni in corso, relativamente a infrazioni erogate da parte dell'Autorità Aeronautica competente, che ne limitino, all'atto della dichiarazione, l'attività professionale mediante la sospensione o la revoca della licenza del pilota;
- ottima conoscenza scritta e parlata della lingua italiana nonché buona della lingua nella quale sono scritte le procedure dell'impresa e le documentazioni del Costruttore.

Si precisa che l'ottima conoscenza scritta e parlata della lingua italiana per il personale non italiano dovrà essere comprovata dal possesso di un certificato almeno di livello C1, secondo lo standard europeo QCER (Quadro Comune Europeo di Riferimento per Lingue); la buona conoscenza scritta e parlata della lingua nella quale sono scritte le procedure dell'impresa e le documentazioni del Costruttore, nel caso dell'inglese, sarà soddisfatta dal possesso di attestazione pari o superiore a "ICAO - level 4", mentre per le altre lingue si farà riferimento al livello B1 dello standard europeo QCER (Quadro Comune Europeo di Riferimento per Lingue).

In relazione all'addestramento ricorrente, alla data di avvio del Servizio il Copilota dovrà soddisfare obbligatoriamente anche i seguenti requisiti di attività recente svolta nei precedenti 110 giorni solari:

- 3 ore di volo strumentale (anche simulato), con 3 procedure di ingresso involontario in condizioni IMC o 3 procedure strumentali eseguite sull'elicottero in servizio o su simulatore di volo rappresentativo del tipo di aeromobile;
- almeno due voli notturni che includano l'atterraggio in un'area idonea, fermo restando che

tale requisito non sarà richiesto per le professionalità che saranno indicate per la Base Operativa di Pantelleria;

Si precisa che, in carenza di attività recente su elicottero, sarà ammesso effettuare attività di addestramento e controllo su simulatore di volo approvato per tipo di elicottero proposto, in accordo ai programmi di addestramento e di controllo definiti dall'OEA e approvati dalla competente Autorità Aeronautica.

La verifica del possesso dei predetti requisiti relativi all'addestramento sarà svolta, entro 20 giorni solari dall'avvio del Servizio, dal DEC e dal Responsabile della competente C.O. 118, ai quali l'OEA dovrà trasmettere la relativa documentazione di comprova entro 10 giorni solari dall'avvio del medesimo Servizio, pena l'applicazione della specifica penale di cui all'art.17 del presente Capitolato sia per il ritardo nella trasmissione della documentazione e sia per la rilevazione di irregolarità nel possesso dei predetti requisiti..

C. Tecnico di manutenzione/Elicotterista

- Licenza di Manutenzione Aeronautica (LMA) per la Cat. B1.3 da almeno 3 anni, secondo la Parte 66 del Regolamento EASA;
- “Autorizzazione a Certificare” rilasciata dall'organizzazione di manutenzione, con abilitazione **da almeno un anno** sul tipo di aeromobile proposto per il contratto;
- esperienza maturata recentemente sul tipo di elicottero proposto, da dimostrare con evidenza di attività di manutenzione continuativa nei 12 mesi precedenti l'inizio del Servizio;
- corso di addestramento approvato dal Costruttore dell'elicottero proposto per l'utilizzo del sistema *Health & Usage Monitoring System* (HUMS), utile per garantire l'affidabilità e la sicurezza del medesimo elicottero;
- ottima conoscenza scritta e parlata della lingua italiana.

Si precisa che la predetta “ottima conoscenza” per il personale non italiano dovrà essere comprovata dal possesso di un certificato almeno di livello C1, secondo lo standard europeo QCER (Quadro Comune Europeo di Riferimento per Lingue);

- buona conoscenza della lingua nella quale sono scritte le procedure dell'impresa e le documentazioni del Costruttore.

Si precisa che la predetta “buona conoscenza”, nel caso dell'inglese, sarà soddisfatta dal possesso di attestazione pari o superiore a “ICAO - level 3”, mentre per le altre lingue si farà riferimento al livello B1 dello standard europeo QCER (Quadro Comune Europeo di Riferimento per Lingue).

I requisiti relativi sia alla citata “abilitazione da almeno un anno” sul tipo di elicottero proposto e sia all'esperienza “maturata recentemente” potranno essere sostituiti dall'esperienza pari ad almeno **n. 50 (cinquanta) giorni in attività di “base maintenance” sul predetto tipo di elicottero**, maturata dopo il conseguimento della LMA (non varrà, quindi, il periodo OJT atto al conseguimento) e **un'esperienza minima di almeno 3 anni come Tecnico di linea Cat. B1.3.**

La funzione di Tecnico di manutenzione/Elicotterista sarà compatibile con quella di Membro di equipaggio HEMS-HCM, in aderenza al programma di addestramento predisposto dall'OEA che ne curerà anche la relativa formazione secondo i criteri stabiliti dalla normativa.

La funzione di Tecnico di manutenzione/Elicotterista non sarà compatibile con quella di addetto al servizio antincendio.

Quando il Tecnico Elicotterista non parteciperà all'attività di soccorso nelle funzioni di membro di equipaggio di missione, rimarrà costantemente a disposizione presso la Base Operativa HEMS e non potrà essere impegnato su altre attività non riconducibili al contratto.

12.6 Turnistica del personale di condotta e tecnico

L'OEA dovrà garantire che gli elicotteri ed il personale impiegati nel Servizio siano iscritti nel disciplinare dell'attività di volo concessa e si impegnerà a mantenere in servizio presso le Basi Operative HEMS uno o più equipaggi idonei all'impiego, i cui componenti, inseriti nello specifico elenco approvato dal DEC, siano abilitati al tipo di elicottero impiegato ed al Servizio da svolgere, come previsto dalle normative vigenti.

Il Manuale delle Operazioni dovrà riportare un dettagliato "Schema d'impiego", tale da garantire la turnazione regolare del proprio personale, in osservanza delle norme e degli accordi contrattuali vigenti relativi al tempo massimo di servizio e di volo.

In fase di offerta l'Operatore invitato sarà obbligato a presentare lo "**Schema di impiego**" che descriva in linea generale, per l'intera durata contrattuale, le qualifiche e i nominativi del personale che intenderà attivare nelle relative Basi Operative e che tenga conto sia della particolare tipologia dei Servizi che dovranno essere coperti nell'intero arco del periodo contrattuale, senza soluzione di continuità e con impegno anche nei giorni festivi e sia del carico di lavoro derivante dall'orario di apertura delle medesime Basi, facendo, pertanto, risultare su archi di 30 (trenta) giorni consecutivi, e quindi annuali, le giornate di lavoro e di riposo conformi alla normativa vigente

Nel predetto schema di impiego dovranno essere indicati:

- le generalità del personale che si intenderà utilizzare;
- i criteri di turnazione e di avvicendamento;
- i tempi di servizio e di riposo del personale.

Il turno di servizio dei tecnici di manutenzione dovrà risultare da un'analisi dei rischi sulla fatica secondo i principi dello SMS.

L'analisi dei rischi sulla fatica dovrà considerare in modo separato gli "*hazards*" relativi al periodo estivo, a quello invernale ed ai turni notturni, fermo restando i seguenti requisiti minimi previsti nell'ambito della normativa vigente:

- la durata di ogni turno per il Personale di condotta non potrà mai essere superiore, per quello **diurno**, a **quattordici giorni** consecutivi e, per quello **notturno**, a **otto giorni** consecutivi, nei quali il rapporto con i giorni di riposo dovrà essere 1:1 nei 30 giorni consecutivi;
- la turnazione dei Tecnici di manutenzione/Verricellisti per ciascuna Base, dovrà prevedere per ogni Tecnico un periodo di **riposo** (periodo di tempo libero da qualsiasi servizio, sia in attività manutentiva che in eventuale missione HHO) non inferiore a **9 ore** continuative nell'arco delle 24 ore.,

Lo **Schema di impiego** proposto in sede di offerta dovrà essere accompagnato da una relazione da cui si evinca se e in quali periodi dell'anno la turnazione proposta nello schema potrebbe subire delle variazioni.

Durante l'esecuzione del Contratto, l'OEA, **oltre allo schema di impiego** relativo alle attività da svolgere nell'intera durata contrattuale, **trasmetterà, entro il giorno 10 di ogni mese**, via PEC, al DEC nonché al Direttore della C.O. 118 di riferimento, **un dettagliato e aggiornato**

“Schema di Impiego” mensile riferito al mese successivo, pena l’applicazione della penale di cui all’art.17, che sarà rapportata ai giorni di ritardo nel citato adempimento, che dovrà essere in linea con la pianificazione organizzativa della turnistica presentata in sede di gara.

12.7 Personale sanitario

I membri dell’equipaggio sanitario saranno messi a disposizione dalla Committente, attraverso gli Enti del SSR e tale componente sarà costituita di norma da un medico anestesista-rianimatore e da un infermiere, ai quali potrà essere affiancato altro personale, su richiesta del medico, in relazione alla tipologia dell’intervento e compatibilmente con le esigenze di limitazioni di peso e previa autorizzazione del Pilota Comandante.

Tutti i passeggeri, sanitari e tecnici a turno impiegati, dovranno essere preventivamente addestrati e qualificati per le operazioni in elicottero e di sorvolo su superfici d’acqua, secondo programmi di addestramento predisposti dall’OEA e approvati dalla competente Autorità aeronautica, al fine che risulti pienamente garantita, ad ogni effetto, la loro posizione giuridica ed assicurativa.

In caso di negligenze in merito al precedente capoverso, ogni responsabilità è da imputarsi esclusivamente all’OEA, ivi compresa la mancata fornitura dei dispositivi di protezione individuale, di protezione o ogni altro strumento, apparato o presidio di sua competenza, la cui carenza potrebbe inficiare in modo parziale o totale la copertura assicurativa richiesta.

Il personale sanitario controllerà la piena efficienza degli equipaggiamenti sanitari di bordo, segnalando immediatamente ogni carenza o malfunzionamento al Direttore della C.O.118 di riferimento ed al Pilota Comandante dell’elicottero che, a sua volta, dovrà provvedere a darne comunicazione all’OEA, il quale dovrà garantire l’immediato ripristino dell’efficienza dell’apparecchiatura o provvedere alla sua sostituzione immediata con apparati equivalenti.

Il Direttore della C.O. 118, a sua volta, dovrà dare comunicazione al DEC di tale malfunzionamento e del successivo adempimento.

Il controllo ed il reintegro dei presidi sanitari monouso, dei farmaci e del materiale sanitario sarà a cura degli Enti del SSR, ai quali competono i relativi oneri.

12.8 Certificazione sanitaria e addestramento al volo per il personale sanitario e i membri dell’equipaggio

L’OEA, attraverso il proprio medico, dovrà sottoporre il proprio personale aeronautico e tecnico alle visite mediche di idoneità di qualsiasi livello e la relativa attitudine dovrà risultare da apposita certificazione, con data non anteriore a otto mesi dalla data di avvio dei Servizi, che dovrà essere trasmessa al RUP e al DEC entro 20 giorni solari dall’avvio dei Servizi.

Prima della presa di servizio a bordo dei mezzi di missione, l’Ente del SSR di appartenenza, ai sensi del D.A n. 2274 del 13/12/2019, pubblicato sulla G.U.R.S. n. 1 del 3/1/2020, dovrà sottoporre alle visite mediche di idoneità il proprio personale sanitario che andrà a bordo degli elicotteri e la relativa attitudine dovrà risultare da apposita certificazione, con data non anteriore a otto mesi dalla data di avvio dei Servizi, che dovrà essere trasmessa al RUP e al DEC, per il tramite del Direttore della C.O. 118 di riferimento, entro 20 giorni solari dall’avvio dei Servizi.

Si evidenzia che la mancata trasmissione entro il predetto termine della predetta certificazione relativa al personale dell’OEA non consentirà la continuazione dei Servizi,

con le relative responsabilità ascritte al medesimo OEA e l'applicazione della specifica penale prevista all'art. 17, mentre il Direttore della C.O. 118 avrà l'obbligo di utilizzare per lo svolgimento dei Servizi solamente il personale sanitario in regola con il predetto requisito, previo esame da parte della Committente della relativa richiamata documentazione.

Sia il personale aeronautico e tecnico che il personale sanitario sarà obbligato a sottoporsi alle successive visite mediche periodiche, secondo le cadenze temporali previste dalle norme vigenti e, parimenti, le relative certificazioni, con cadenza annuale, dovranno essere trasmesse al DEC, per il tramite del Direttore della C.O. 118, **fermo restando che, in nessun caso, potrà volare un Soggetto, di condotta o sanitario, sprovvisto di valida certificazione d'idoneità.**

L'Operatore concorrente dovrà presentare il programma formativo, unitamente al Manuale dell'addestramento e dovrà produrre un documento che espliciti le modalità operative che si intendranno mettere in atto, precisando il tipo di professionalità che verrà messa a disposizione per il raggiungimento dell'obiettivo formativo e addestrativo.

L'OEA, all'inizio del contratto e nel corso del periodo contrattuale, dovrà provvedere all'addestramento periodico di tutto il proprio personale e dovrà designare un Direttore Aeronautico per la pianificazione, nell'ambito delle attività concordate con la Committente, delle attività addestrative finalizzate alle certificazioni aeronautiche.

Le ore di volo per addestramenti non determineranno alcun aggravio di spesa fino a 24 ore nell'ambito della durata contrattuale per singola Base Operativa; il contenuto specifico del programma sopra indicato, l'organizzazione dei corsi, l'esigenza numerica del personale partecipante ai corsi stessi e le modalità di selezione di quest'ultimo nonché la quantità di ore da dedicare a tali formazioni saranno definiti secondo il programma formativo condiviso con il DEC.

Il programma di addestramento dovrà prevedere per tutto il personale che opera sugli elicotteri:

- corsi di aggiornamento e mantenimento delle qualifiche e capacità operative del personale già operante;
- corsi di formazione del nuovo personale.

Il Personale sanitario, inoltre, dovrà essere sottoposto all'addestramento teorico-pratico, a cura ed a carico dell'OEA, in osservanza alla normativa vigente in ordine alla formazione del personale sanitario quale "membro di equipaggio sanitario"; in particolare, per gli elicotteri in volo sul mare (correlati alle Basi Operative di Messina, Lampedusa, Palermo e Pantelleria), tale personale sanitario dovrà svolgere specifici corsi "*Helicopter Underwater Escape Training*" (HUET) erogati da Centri di Addestramento in accordo agli *standard* internazionali OPITO, i cui costi di iscrizione e di frequenza saranno a carico dell'OEA, fermo restando l'uguale adempimento nei confronti del personale dell'OEA, con cadenza minima triennale.

L'OEA, altresì, dovrà organizzare anche per il medesimo personale sanitario i seguenti corsi di formazione sulle seguenti tematiche:

- DPI 3 Categoria (nello specifico tutti quelli in utilizzo nel campo dell'elisoccorso);
- *Crew Resource Management (CRM)*.

Nel corso dell'intera durata contrattuale, l'OEA, in relazione alle CC.OO 118 di riferimento, dovrà svolgere, ogni 6 mesi, almeno n. 1 corso di indottrinamento a favore degli operatori che prestano servizio presso le medesime CC.OO 118, con successivo *retraining* entro i successivi 15 mesi.

Il programma formativo e di addestramento previsto distintamente sia per il proprio personale che per il personale sanitario, sarà esaminato dalla Committente che terrà conto del numero, della tipologia e della ricorrenza dei percorsi formativi e di addestramento e del numero delle ore annuali che saranno dedicate ad ogni risorsa umana in servizio in ognuna delle sei Basi Operative.

Si rappresenta che al fine di implementare nuove tecnologie aeronautiche e infrastrutture attualmente non ancora in uso o prevedibili (quali ad esempio l'individuazione di nuovi siti HEMS, la formazione tecnica del personale delle sale operative del SUES 118 o altro) l'OEA dovrà fornire, nel corso dell'intera durata contrattuale di circa otto mesi, un supporto tecnico di tipo consulenziale, non inferiore a 20 ore, attraverso l'affiancamento del personale tecnico al personale sanitario/tecnico del SUES 118 nei processi citati, fermo restando che il medesimo supporto dovrà essere assicurato anche nell'eventuale periodo di proroga.

In aggiunta all'addestramento sopra indicato, infine, la Committente, per il tramite del DEC, potrà richiedere l'effettuazione di addestramento aggiuntivo che l'OEA dovrà svolgere obbligatoriamente, fermo restando che le ore di volo di addestramento aggiuntive saranno retribuite sulla base del costo ora volo offerta.

12.9 Mantenimento delle capacità per il personale di condotta

L'OEA sarà tenuto ad addestrare continuamente i Piloti ed i Copiloti al fine di garantire un'approfondita conoscenza del territorio delle zone di operazione e dei Presidi Ospedalieri della Regione Siciliana.

Ogni singolo componente dell'equipaggio di condotta, in particolare, dovrà avere svolto negli ultimi 110 giorni almeno la seguente attività ricorrente:

- 3 ore di volo strumentale (anche simulato), con 3 procedure di ingresso involontario in condizioni IMC o 3 procedure strumentali eseguite sull'elicottero in servizio o su simulatore di volo rappresentativo del tipo di aeromobile;
- almeno due voli notturni che includano l'atterraggio in un'area idonea per le Basi Operative H24.

Per quanto rappresentato e in accordo con il DEC, l'OEA potrà impiegare, a sua cura e spese, l'elicottero in linea di volo, a condizione che ne venga garantita l'operatività in tempo reale ai fini delle missioni HEMS.

L'OEA sarà tenuto, altresì, all'effettuazione della formazione ricorrente finalizzata al *Crew Resource Management* (CRM) e al corretto e ottimale utilizzo da parte del personale di condotta, dei seguenti sistemi ed equipaggiamenti di bordo:

- Autopilota/Flight Director;
- G.P.S.;
- Radioaltimetro;
- Radar meteorologico;
- EGPWS/HTAWS;
- TCAS.

L'addestramento e i controlli (*Training and Checking*) per l'utilizzo dell'elicottero dovranno essere svolti in accordo a quanto previsto dal vigente Regolamento.

12.10 Norme riguardanti l'impiego di piloti senza esperienza specifica nel Servizio di eli-soccorso regionale

Si evidenzia che, all'avvio del Servizio, il personale di condotta dovrà essere in possesso dell'adeguata conoscenza dei luoghi della Regione Siciliana e, a tal proposito l'OEA dovrà fargli acquisire autonomamente, prima dell'inizio dell'attività, una minima familiarizzazione con i Territori, fermo restando che, al fine di incrementarle, il medesimo personale dovrà svolgere nel primo periodo contrattuale intensive attività di addestramento, diurne e notturne (ad esclusione delle Basi Operative di Catania e Pantelleria), di missioni primarie e secondarie. L'OEA, in adempimento a tali fattispecie e nell'ipotesi di carenza addestrativa, dovrà trasmettere, entro 15 giorni solari dopo dell'avvio dei Servizi, un intensivo specifico programma di addestramento, da concordare, ai fini della valutazione delle eventuali interferenze sull'attività operativa ordinaria, con il DEC e con il Direttore della C.O.118 di riferimento per la Base Operativa HEMS, la cui attuazione, comunque, non darà luogo al pagamento di alcun corrispettivo, fisso o variabile, rispetto a quello già pattuito.

Tutti i piloti che, durante la vigenza contrattuale, prenderanno servizio per la prima volta presso una Base Operativa Regionale HEMS, dovranno preventivamente avere frequentato un corso di aggiornamento e familiarizzazione con i luoghi, secondo un Programma che dovrà essere presentato al DEC con un anticipo di almeno 15 (quindici) giorni lavorativi rispetto all'avvio delle attività.

Tale programma dovrà prevedere la permanenza del Pilota in avviamento al Servizio per almeno 5 (cinque) giorni lavorativi presso la Base Operativa su cui ne è previsto l'impiego, in affiancamento al Pilota in servizio effettivo, previa esplicita approvazione da parte del DEC, che valuterà le eventuali interferenze sull'attività operativa ordinaria e l'incremento dei carichi di lavoro correlati.

Constatata la necessità che il Pilota impiegato nel servizio abbia conoscenza del Territorio, sarà ritenuto indispensabile che parte del citato Programma preveda anche una serie di voli sia di simulazione sia di partecipazione ad effettive missioni di soccorso; tali voli avranno una durata complessiva di almeno **5 (cinque)** giorni, comprendendo almeno cinque missioni primarie, una missione secondaria, un volo notturno (ad eccezione delle Basi Operative HJ e H12). procedure strumentali con simulazione di dirottamento da una missione operativa ad un aeroporto in prossimità della Base Operativa.

Tutte le attività addestrative dovranno essere concordate con congruo anticipo con il DEC e con il Direttore della C.O.118 di riferimento per la Base Operativa HEMS in cui sarà svolto l'addestramento e, comunque, non daranno luogo al pagamento di alcun corrispettivo, fisso o variabile, rispetto a quello già pattuito.

12.11 Norme riguardanti l'impiego di Tecnici di manutenzione-Elicotteristi senza esperienza specifica nel servizio di elisoccorso regionale

Tutti i Tecnici/Elicotteristi che prenderanno servizio per la prima volta presso una Base Operativa Regionale HEMS, sia all'inizio o durante la vigenza contrattuale, dovranno preventivamente avere frequentato un corso di aggiornamento, secondo un Programma che dovrà essere presentato al DEC con un anticipo di almeno 15 (quindici) giorni lavorativi rispetto all'avvio delle attività.

Tale Programma dovrà comprendere almeno sette giornate lavorative da trascorrere con il

Tecnico uscente per prendere conoscenza dell'organizzazione e della logistica della Base Operativa, che, comunque, non daranno luogo al pagamento di alcun corrispettivo rispetto a quello già pattuito.

13 ULTERIORI ADEMPIMENTI A CARICO DELL'OPERATORE ECONOMICO AGGIUDICATARIO

13.1 Fornitura dell'abbigliamento al personale impiegato per lo svolgimento del Servizio

Nell'ambito della fornitura del Servizio, l'OEA, entro 10 giorni solari prima dall'avvio dei Servizi e a propria cura e spese, dovrà dotare il personale di condotta e tecnico alle proprie dipendenze di idoneo e specifico abbigliamento tecnico, avendo cura di provvedere, a insindacabile giudizio e richiesta del Direttore della C.O. 118 di riferimento, alla sostituzione anticipata degli stessi articoli di abbigliamento in tutti i casi di deterioramento o di non conformità ai canoni del decoro.

I citati abbigliamento dovranno essere uguali nelle sei Basi Operative e saranno forniti al personale di condotta e tecnico, ricordando che la colorazione dell'abbigliamento del personale di condotta dovrà essere diverso dal rosso, in quanto quest'ultimo sarà utilizzato dal personale sanitario.

Le tute, indossate obbligatoriamente durante i turni di servizio sia dal personale dell'OEA che dal personale sanitario, dovranno essere provviste di un'etichetta, a velcro, con il nome e la qualifica del soggetto.

Ogni capo di abbigliamento indossato dal personale sanitario, altresì, dovrà riportare il logo aziendale e le seguenti diciture: S.U.E.S 118 – Servizio di Elisoccorso della Regione Siciliana, con la specifica medico/infermiere.

L'OEA, inoltre, nel rispetto delle normative aeronautiche e del D.Lgs. 81/2008 e s.m.i., dovrà provvedere alla fornitura dei caschi di volo interfono al proprio personale di condotta e dovrà dotare le Basi Operative dei seguenti capi e materiali, nelle unità di seguito indicate:

- **caschi di volo interfono: n. 4** per ognuna delle 6 Basi Operative, che saranno dedicati solamente alle operazioni di volo ed utilizzati dal personale sanitario, dal/i paziente/i e da altri passeggeri.

Tali caschi, da rinnovarsi secondo la normativa di riferimento o, comunque, al bisogno, dovranno essere corredati di una congrua dotazione di visiere e di calottine;

- **torce: n.3** per ognuno dei 6 aeromobili;
- **cesoie per Operatore: n.3** per ciascuna Base Operativa HEMS;
- **n. 4 kit di vestiario di protezione, da utilizzare in caso di ammaraggio** sotto la divisa per il medico, l'infermiere ed i passeggeri correlati alle Basi Operative di Lampedusa, Messina, Palermo e Pantelleria.

13.2 Identificazione e immagine del servizio - Livrea

Ad ognuno degli elicotteri utilizzati per il servizio dovranno essere applicate le scritte ed i loghi secondo il testo, corpo e colore che verranno successivamente concordate con la Committente, il DEC ed i Responsabili delle CC.OO. 118.

Gli elicotteri potranno esibire, oltre alle predette insegne da concordare, alle marche aeronautiche ed alle indicazioni di sicurezza, il nome dell'OEA, con un logo tipo per fiancata con dimensione e in posizioni che dovranno essere approvate dalla medesima Committente e

dal predetto DEC.

Ogni elicottero dovrà avere una colorazione esterna fluorescente, fatto salvo l'elicottero sostitutivo che, comunque, non dovrà, al momento della messa in servizio, riportare loghi riconducibili ad altri servizi di elisoccorso o di lavoro aereo a cui lo stesso è stato precedentemente adibito.

Qualora, in corso di contratto, dovessero intervenire normative regionali, nazionali o internazionali che disciplinino la colorazione dei mezzi di soccorso, l'OEA sarà obbligato ad adeguarsi su tutti i mezzi messi a disposizione entro 60 giorni lavorativi dall'entrata in vigore delle predette norme, con costi a proprio carico.

13.3 Gestione del servizio di smaltimento rifiuti

L'OEA avrà in carico lo smaltimento e stoccaggio dei rifiuti di natura aeronautica (oli, carburante, ecc.) nonché di quelli urbani ed assimilati ai rifiuti urbani prodotti per ogni singola Base Operativa, ma dovrà, altresì, assicurare lo smaltimento dei rifiuti speciali non sanitari, così come previsto dalla normativa vigente, salvo le eventuali limitazioni riguardanti le Basi Operative di Lampedusa e Pantelleria.

Per quanto riguarda i rifiuti speciali sanitari, il ritiro presso le Basi Operative HEMS e lo smaltimento sarà a cura della Committente, per il tramite degli Enti del SSR di riferimento per la medesima Base Operativa.

13.4 Servizio di pulizia dell'elicottero

Come già rappresentato nei paragrafi precedenti e nell'ipotesi in cui la predetta attività non sarà svolta dagli Enti del SSR, saranno a carico dell'OEA tutti gli oneri relativi alla pulizia ed alla sanificazione dei complessivi spazi che rientrino nell'ambito della Base Operativa, come nel caso della Base Operativa di Palermo, ivi compreso i locali tecnici di dimensioni ridotte presenti negli Aeroporti di Lampedusa e Pantelleria.

Anche gli interventi di pulizia e sanificazione ordinaria e straordinaria del vano sanitario dell'aeromobile saranno a carico dell'OEA, ad esclusione degli elettromedicali e degli equipaggiamenti sanitari, la cui competenza, sotto la diretta sorveglianza del Tecnico elicotterista prevista per garantire il rispetto degli *standard* aeronautici applicabili, sarà attribuita al personale sanitario di bordo o quello assegnato allo scopo dal Direttore della C.O. 118 di riferimento.

Tale personale sanitario, già dotato dei dispositivi di protezione individuale da utilizzare per la pulizia e la sanificazione degli elettromedicali, dovrà risultare addestrato dall'OEA in merito agli aspetti aeronautici che riguardano gli interventi all'interno dell'elicottero.

A tal fine, l'addestramento dovrà comprendere almeno:

- la definizione dell'ambiente in cui si effettuerà la pulizia e la sanificazione;
- l'identificazione di componenti e di sostanze compatibili e le criticità nell'uso di componenti diversi, anche attraverso le schede di sicurezza dei prodotti utilizzati,
- modalità esecutive per l'accesso ad elementi fissi di cabina.

Presso ciascuna Base Operativa HEMS, l'OEA registrerà in apposito documento, accessibile per le verifiche, e da conservare nella biblioteca, l'elenco nominativo dei Soggetti che hanno ricevuto tale addestramento e il riepilogo cronologico degli interventi di pulizia svolti mensilmente.

L'addestramento richiamato sarà a carico dell'OEA, che avrà cura, ai sensi del D.Lgs. n.81/2008 e s.m.i., di garantire anche la formazione del proprio personale in relazione all'utilizzo dei dispositivi di protezione dal rischio biologico.

13.5 Fornitura, gestione e manutenzione dell'impianto di rifornimento del combustibile

L'acquisto, gestione e controllo del carburante, durante la vigenza contrattuale, è a carico esclusivo dell'OEA, che, in particolare, si impegnerà ad individuare le modalità per consentire il rifornimento di ciascuno degli elicotteri che stazionano sulle 6 Basi Operative HEMS di pertinenza, nonché, anche al fine di garantire l'operatività dei propri mezzi in modo continuativo, anche nel caso in cui operino al di fuori del territorio di riferimento principale.

In ciascuna delle Basi Operative HEMS di Caltanissetta, Catania (fino quando operativo), Messina e Palermo è già disponibile un sistema di rifornimento di carburante, con una cisterna fissa, in grado di garantire una scorta sufficiente per l'esecuzione del Servizio, mentre nelle Basi Operative HEMS di Lampedusa e Pantelleria il rifornimento verrà effettuato con le modalità proprie dell'aeroporto locale ospitante ciascuna Base Operativa.

L'OEA dovrà garantire, inoltre, presso le predetti Basi Operative HEMS di Caltanissetta, Catania, Messina e Palermo **una scorta minima di carburante atta a consentire una attività di volo di almeno 20 (venti) ore**, pena l'applicazione della penale di cui all'art.17.

Le operazioni di rifornimento della cisterna e degli elicotteri dovranno essere effettuate da personale qualificato dipendente dell'OEA, secondo le modalità previste dalle norme e dai regolamenti vigenti in materia.

L'OEA dovrà dotarsi, altresì, di un mezzo di trasporto con impianto **con capacità non inferiore a 1.000 (mille) litri di carburante**, da dislocarsi, a scelta, presso tre Basi Operative HEMS, comunicandone l'ubicazione al DEC, da utilizzarsi nei casi di indisponibilità temporanea degli impianti fissi e per assistere le operazioni fuori sede in casi eccezionali o per avviare le operazioni in eventi di macro-emergenze.

A tal proposito, si evidenzia che nell'ipotesi molto probabile in cui nella Base Operativa che sostituirà quella di Catania non fosse presente un impianto fisso per il rifornimento, il predetto mezzo di trasporto dovrà obbligatoriamente essere posizionato presso la predetta Base Operativa sostitutiva, fermo restando che l'OEA valuterà la possibilità di acquisire un mezzo che possa disporre di una capacità adeguata di almeno 10.000 litri per consentire, in tale Base sostitutiva, il rifornimento quotidiano o comunque ricorrente, in quanto tale operazione non rappresenterà un evento eccezionale.

L'OEA dovrà garantire la qualità del carburante in rispondenza alle regolamentazioni applicabili, alle vigenti leggi antincendio e alla normativa fiscale.

13.6 Disponibilità di mezzi di supporto a terra

L'OEA dovrà dotare ciascuna Base Operativa di propria pertinenza di un trattore o di altro mezzo adibito al traino e alla manovra degli aeromobili, di una piattaforma di movimentazione per gli elicotteri dotati di pattini e dovrà, altresì, installare a proprie spese, per le messe in moto degli aeromobili, una *power-unit* fissa, escludendo, comunque, impianti montati su trattori.

14 FORNITURA E GESTIONE DEL SERVIZIO ANTINCENDIO

14.1 Gestione del Servizio antincendio nelle Basi Operative individuate

L'OEA dovrà garantire lo svolgimento del servizio antincendio durante il periodo di esecuzione contrattuale nelle Basi Operative di Caltanissetta, Catania, Messina e Palermo, nel rispetto e secondo le modalità previste dalla vigente normativa, e, considerata la dislocazione delle predette n. 4 Basi, il Servizio dovrà essere svolto senza soluzione di continuità per 24 al giorno, per 365 giorni l'anno.

Ai fini del livello di protezione per l'equipaggiamento di soccorso e degli agenti estinguenti si farà riferimento alla categoria antincendio H2.

La fornitura del servizio comprenderà il personale addetto, le dotazioni mobili e gli agenti estinguenti nelle prescritte quantità.

L'OEA dovrà, quindi, mettere a disposizione un congruo numero di personale, fermo restando che non potrà scendere al di sotto di due unità per ciascuna Base Operativa e tale personale dovrà rispondere ai requisiti di qualificazione ed esperienza nei termini prescritti dalla normativa in materia e dovrà essere sottoposto ad addestramento ricorrente per l'espletamento delle funzioni richieste.

L'OEA, anche nell'ipotesi in cui il Servizio antincendio non venga gestito direttamente con proprio personale, dovrà garantire che agli specifici addetti che saranno individuati venga applicato il vigente Contratto Collettivo Nazionale Lavoratori "Settore Antincendio – CNEL HV30 e, di conseguenza, dovrà farsi carico di verificare la corresponsione delle relative retribuzioni e delle indennità e il rispetto dei presupposti relativi alle assicurazioni sociali di legge.

In sede di offerta, sarà esaminato il programma proposto dall'Operatore invitato per la fornitura e la gestione del servizio antincendio, comprendente la turnazione proposta per il personale e i relativi programmi di formazione iniziali e ricorrenti.

Presso la Base Operativa in cui il servizio sarà attivo, l'OEA terrà un registro nominativo degli addetti, con evidenza delle presenze e dello stato dell'addestramento corrispondente e fornirà al DEC l'elenco del personale impiegato e la relativa turnazione mensile.

14.2 Dotazione di attrezzature

Anche nelle ipotesi in cui le Basi Operative HEMS siano già dotate di adeguato impianto antincendio conforme a quanto previsto per le elisuperfici di cat. H2, l'OEA dovrà dotare, in ogni caso, la Base Operativa con le seguenti attrezzature per:

A. Soccorso e Salvataggio:

- n. 4 manichette UNI 45 da 30 metri;
- n. 1 manichetta UNI 45 da 20 metri;
- n. 2 coperte antifiamma;
- n. 2 divisori UNI 45 a due vie;
- n. 1 ascia;
- n. 1 cavo di traino;
- n. 1 grimaldello;
- n. 1 piede di porco;
- n. 2 taglia bulloni;
- n. 1 seghetto per metalli;

- n. 3 cacciaviti;
- n. 1 tronchesino;
- n. 2 pinze;

B. Protezione individuale per il personale dedicato:

- n. 2 paia guanti da lavoro;
- n. 2 caschi Gallet;
- n. 1 casco modello Vigili del Fuoco;
- n. 2 giacconi in nomex;
- n. 1 tuta di avvicinamento al fuoco completa di guanti e calzari;
- n. 1 autoprotettore riserva d'aria completo di facciale da lt. 4;
- n. 2 bombole d'aria (litri 4 e litri 3);
- n. 1 cuffia antirumore.

L'OEA dovrà, inoltre, provvedere al reintegro degli agenti e materiali consumabili o deperibili.

15 RESPONSABILITA' CIVILE E POLIZZE ASSICURATIVE

L'OEA assumerà in proprio ogni responsabilità civile per infortuni e danni arrecati a persone o cose appartenenti alla Committente e/o a terzi, per fatto proprio o dei suoi dipendenti e collaboratori, nell'espletamento dei Servizi o derivanti da vizio o difetto dei prodotti forniti, anche sul comportamento ed alla condotta dei propri collaboratori e/o di personale di altre Ditte a diverso titolo coinvolte, nonché in dipendenza di azioni od omissioni, negligenze o altre inadempienze relative all'esecuzione delle prestazioni contrattuali ad esso riferibili.

L'OEA sarà responsabile, in via esclusiva, dell'adozione di tutti i mezzi opportuni per evitare e per prevenire qualsiasi danno che possa essere arrecato a persone e cose.

L'OEA garantirà, ai sensi di legge, anche che i prodotti forniti nell'ambito del Servizio siano conformi a quanto dichiarato e offerto e siano immuni da vizi che li rendano inadatti allo specifico utilizzo.

La garanzia sarà applicabile su tutti i beni offerti per difetti di funzionamento (art. 1490 Codice Civile) e per mancanza di qualità promesse o essenziali all'uso cui la cosa è destinata (art. 1497 Codice Civile).

L'esame, la verifica e l'approvazione da parte della Committente o degli Enti preposti al rilascio di autorizzazioni, nulla osta e concessioni, non esonererà in alcun modo l'OEA dalle responsabilità a esso imputabili per legge e dalle previsioni contrattuali, restando contrattualmente stabilito che, nonostante i controlli di ogni genere eseguiti, l'OEA medesimo sarà unico responsabile del Servizio.

L'OEA, inoltre, sarà responsabile di eventuali danni, infortuni o altro che dovesse derivare al proprio personale (o ad altro personale di Ditte terze eventualmente presente a vario titolo) nell'esecuzione del contratto, convenendosi che ogni eventuale onere sarà già compensato e compreso nell'importo contrattuale.

A fronte degli obblighi elencati nei paragrafi precedenti, l'OEA sarà obbligato, entro il termine di 15 (quindici) giorni solari dalla data di stipulazione del Contratto, a presentare idonea copertura assicurativa, per le garanzie di seguito individuate, attinenti allo svolgimento di tutte le attività oggetto del Servizio.

La polizza assicurativa dovrà essere stipulata con una Compagnia di Assicurazione autorizzata, ai sensi delle leggi vigenti, all'esercizio dei rami oggetto delle coperture richieste.

Il documento prodotto dovrà essere in lingua italiana ovvero, qualora sia prodotto in lingua diversa dall'italiano, il documento dovrà essere accompagnato da traduzione in lingua italiana.

La polizza dovrà garantire, in particolare:

1. La copertura assicurativa della Responsabilità Civile.

L'OEA sarà obbligato a stipulare e mantenere in essere, per tutta la durata del contratto, una polizza di "Responsabilità Civile verso Terzi" (vettoriale e della Committente) che tenga indenne la Committente 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 per la responsabilità civile dovrà provvedere alla copertura per:

- a) danni a terzi cagionati nella Base Operativa e nella complessiva superficie gestita;
- b) danni cagionati a terzi dagli aeromobili durante la giacenza;
- c) danni cagionati a terzi in conseguenza di urto in volo;
- d) danni cagionati a terzi trasportati.

Il Massimale Assicurato dovrà essere coerente alla normativa vigente e, comunque, non inferiore a: RCT € 25.000.000,00 per sinistro e RCV: € 2.500.000,00 per ogni trasportato.

Le coperture assicurative per la responsabilità civile dovranno prevedere che siano considerati passeggeri o terzi anche il Personale dipendente e non dipendente dell'Amministrazione che parteciperà all'attività per conto della stessa, il personale delle CC.OO. 118, il personale sanitario, i pazienti trasportati e altri eventuali passeggeri.

2. La copertura assicurativa per gli infortuni dei rischi volo:

La polizza dovrà avere un massimale pro capite non inferiore a:

- a) Morte e invalidità permanente: € 2.500.000,00;
- b) Inabilità temporanea: € 300,00 al giorno per evento e per persona.

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

- la cumulabilità con altre coperture assicurative già accese dall'Amministrazione e dal relativo personale, dalle CC.OO. 118 e dal personale dipendente, dal personale sanitario, dai pazienti e dai terzi trasportati;
- i rischi derivanti da malori, traumi, punture o morsi di insetti o animali, da operazioni di elimbarco ed elisbarco eseguite con elicottero e quelli derivanti da manutenzione e approvvigionamento di carburante, anche in caso di colpa grave del personale dipendente dell'OEA.

Quanto sopra dovrà essere garantito a copertura di ogni evento dannoso che avvenga nel corso dello svolgimento delle attività previste dal contratto, anche durante tutto l'arco di presenza presso la Base Operativa, durante i periodi di attesa delle chiamate, durante l'attività svolta a terra e in volo, e durante l'attività addestrativa.

L'OEA dovrà garantire la validità e l'efficacia delle suddette polizze per l'intera durata contrattuale, compreso le eventuali proroghe, a pena della risoluzione di diritto ai sensi dell'art. 1456 del codice civile, con conseguente ritenzione della cauzione prestata a titolo di penale e fatto salvo l'obbligo di risarcimento del maggior danno subito.

L'OEA, inoltre, dovrà dichiarare che il massimale della polizza assicurativa si intenderà per ogni evento dannoso o sinistro, purché sia reclamato entro i 12 (dodici) mesi successivi alla cessazione delle attività del rapporto contrattuale e prevederà la rinuncia dell'assicuratore, nei confronti dell'Amministrazione, a qualsiasi eccezione, con particolare riferimento alla copertura del rischio anche in caso di mancato o parziale pagamento dei premi assicurativi, in

deroga a quanto previsto dall'articolo 1901 c.c., di eventuali dichiarazioni inesatte e/o reticenti, in deroga a quanto previsto dagli articoli 1892 e 1983 c.c.

L'OEA s'impegnerà a dare immediato avviso, tramite PEC, al DEC di ogni modifica contrattuale in caso di naturale scadenza o di eventuale disdetta della polizza.

Resta ferma l'intera responsabilità dell'OEA anche per danni coperti o non coperti e/o per gli eventuali maggiori danni eccedenti i massimali assicurati e si rammenta, inoltre, che l'eventuale subappalto non comporterà alcuna modificazione agli obblighi e agli oneri a carico dell'OEA che rimarrà unico e solo responsabile, nei confronti della Committente, delle prestazioni subappaltate e, conseguentemente, la copertura assicurativa dovrà prevedere tra gli assicurati anche i subfornitori e i subappaltatori.

Resta, altresì, inteso che l'OEA assicurerà che i predetti adempimenti si applicheranno interamente anche nell'ipotesi, per le fattispecie espressamente previste nel presente Capitolato, di utilizzo di aeromobile sostitutivo o di backup e, a tal proposito, garantirà l'uguaglianza delle coperture assicurative stipulate per il predetto aeromobile, assumendo, in ogni caso, l'intera responsabilità per i danni non coperti e/o per gli eventuali maggiori danni eccedenti i massimali assicurati.

16 ATTIVAZIONE DEI SERVIZI

Nel sottolineare l'estrema urgenza della Committente, già evidenziata nel contesto del presente Capitolato, di avviare i Servizi nel più breve tempo possibile, **l'OEA, al fine di assicurare la continuità dei Servizi attualmente in fase di esecuzione, dovrà garantire, entro dieci giorni solari dalla stipulazione del Contratto, la disponibilità di 6 elicotteri e del relativo necessario Personale di condotta e tecnico, al fine di consentire l'attivazione tempestiva senza soluzione di continuità dei Servizi da svolgere in favore della Regione Siciliana.**

Considerate le predette ragioni di estrema urgenza, ai sensi dell'art. 17, commi 8 e 9, del Codice e fermo quanto previsto dall'articolo 50, comma 6, del medesimo Codice, la Committente valuterà la possibilità di **iniziare l'esecuzione del Contratto anche prima della relativa stipulazione** e, conseguentemente, il citato termine **di dieci giorni solari decorrerà dalla data del verbale di consegna anticipata sottoscritto dal DEC e dall'OEA.**

A tal proposito, entro i predetti termini dovranno essere immediatamente disponibili in ogni Base Operativa:

- l'elicottero proposto in sede di offerta;
- il Personale di Condotta e Tecnico;
- le attrezzature e i materiali a supporto dei Servizi;
- i Servizi accessori aeronautici e non;
- il Servizio di vigilanza antincendio", ove previsto, unitamente alle Unità di personale.

La mancata attivazione dei Servizi entro il termine che sarà determinato nel Contratto o nel verbale di esecuzione anticipata, comporterà, per ogni giorno di ritardo, l'applicazione di una specifica penale di cui all'art. 17.

17 PENALI

Qualora, durante lo svolgimento dei Servizi, si verificassero inadempienze nell'osservanza delle clausole contrattuali o rilievi per negligenza, il DEC, dandone, in relazione alle fattispecie più gravi, conoscenza anche al RUP, diffiderà l'OEA all'esatta esecuzione del Servizio, attraverso specifica contestazione scritta da trasmettere con Posta Elettronica Certificata (PEC).

L'OEA dovrà produrre, entro e non oltre 10 (dieci) giorni lavorativi successivi alla suddetta contestazione, le proprie giustificazioni scritte; ove le suddette giustificazioni non pervengano ovvero il DEC non le ritenga soddisfacenti, il medesimo DEC, ai sensi dell'art. 126 del Codice procederà ad applicare, per ciascun aeromobile e per ogni inadempienza, le penali.

Le penali sono state determinate in aderenza alle disposizioni del comma 1 del medesimo art.126 del Codice (in misura giornaliera compresa tra lo 0,50 per mille e l'1,50 per mille dell'ammontare netto contrattuale), con particolare riferimento alle seguenti fattispecie:

- A)** nei casi di contestazioni riguardanti la generale attività del Fornitore e correlate a giorni di ritardo nell'adempimento, la percentuale individuata per ogni giorno di inadempienza è stata rapportata all'ammontare netto contrattuale corrispondente alla somma dei corrispettivi fissi determinati per ogni Base Operativa;
- B)** nei casi di contestazioni riguardanti la generale attività del Fornitore e correlate a singoli casi, la percentuale individuata per ogni episodio di inadempimento (in analogia ad ogni giorno di inadempienza) è stata parimenti rapportata all'ammontare netto contrattuale corrispondente alla somma dei corrispettivi fissi determinati per ogni Base Operativa;
- C)** nei casi di contestazioni riguardanti l'indisponibilità degli aeromobili, sia per manutenzioni straordinarie che per avarie, o la gestione delle singole Basi Operative, la percentuale individuata per ogni giorno, o proporzionalmente per ogni ora (1/24), di inadempienza è stata rapportata all'ammontare netto contrattuale corrispondente al corrispettivo fisso determinato per la Base Operativa interessata e, a tal proposito, per l'esatto computo, convenzionalmente si intenderà per "ora" ogni frazione di tempo uguale/superiore ai 30 minuti.

Si precisa che i puntuali importi delle penali saranno esattamente quantificati in occasione della predisposizione del relativo contratto, in quanto solo in quella fase sarà noto, per ognuna delle sei Basi Operative, il relativo ammontare netto del corrispettivo spettante per la componente fissa contrattuale.

Le penali saranno applicate per le seguenti inadempienze, restando inteso che i paragrafi menzionati in ogni ipotesi sono espressamente riferiti al presente Capitolato:

- a)** con riferimento al paragrafo 6.6, in caso di mancato rispetto della tempistica prevista (entro 20 giorni lavorativi e/o entro giorni 30 giorni lavorativi), si applicherà, per ogni giorno di ritardo riferito a una o a entrambe le fattispecie, una penale dello 0,50 per mille dell'ammontare netto contrattuale correlato alla predetta fattispecie A);
- b)** con riferimento al paragrafo 7.2, in caso di mancato rispetto della tempistica prevista (entro 5 mesi), si applicherà, per ogni giorno di ritardo, una penale dello 0,50 per mille dell'ammontare netto contrattuale correlato alla predetta fattispecie A);
- c)** con riferimento al paragrafo 8.3, in caso di mancato rispetto della tempistica prevista (entro quattro mesi) si applicherà, per ogni Base Operativa interessata e per ogni giorno di ritardo, una penale dello 0,50 per mille dell'ammontare netto contrattuale correlato alla predetta fattispecie C);
- d)** con riferimento al paragrafo 9.2, in caso di mancato rispetto della tempistica prevista per ogni fattispecie, si applicherà, per ogni minuto di ritardo, una penale dello 0,020 per mille dell'ammontare netto contrattuale correlato alla predetta fattispecie C) e, in caso di interventi non effettuati per motivazioni non condivise dalla Committente, si applicherà, per ogni fattispecie contestata, un'ulteriore penale dello 0,50 per mille dell'ammontare netto contrattuale correlato alla predetta fattispecie C);
- e)** con riferimento al paragrafo 9.7, in caso di mancato rispetto della tempistica prevista

- (entro 75 giorni lavorativi), si applicherà, per ogni giorno di ritardo, una penale dello 0,50 per mille dell'ammontare netto contrattuale correlato alla predetta fattispecie A);
- f)** con riferimento al paragrafo 10.1, in caso di mancato rispetto dell'adempimento previsto (età non superiore a 15 anni), si applicherà, per ogni giorno di utilizzo, una penale dello 0,50 per mille dell'ammontare netto contrattuale correlato alla predetta fattispecie C);
 - g)** con riferimento al paragrafo 10.5.1, in caso di mancata presenza ovvero non conformità ovvero mancata manutenzione e/o sostituzione, delle attrezzature e degli impianti sanitari a bordo dell'aeromobile, ovvero mancata sostituzione entro tre mesi delle attrezzature prodotte anteriormente all'1/1/2024, si applicherà per ogni fattispecie e per ogni giorno d'inadempimento fino al ripristino o alla sostituzione, una penale dello 0,50 per mille dell'ammontare netto contrattuale correlato alla predetta fattispecie C);
 - h)** con riferimento al paragrafo 10.5.2, per la fornitura o la sostituzione durante il servizio di una o più attrezzature specifiche con altre aventi caratteristiche inferiori rispetto quelle offerte, si applicherà, per ogni giorno d'inadempimento dalla data di rilevazione della difformità e fino al ripristino o alla sostituzione, una penale dello 0,50 per mille dell'ammontare netto contrattuale correlato alla predetta fattispecie C);
 - i)** con riferimento al paragrafo 10.5.3, in caso di accertamento di scorta inferiore ai quantitativi previsti di Gas Medicinali presso la singola Base Operativa, si applicherà, per ogni giorno d'inadempimento dalla data di rilevazione della criticità e fino al ripristino, una penale dello 0,50 per mille dell'ammontare netto contrattuale correlato alla predetta fattispecie C);
 - j)** con riferimento al paragrafo 11.1, in caso di accertamento d'irregolarità, si applicherà, per ogni episodio contestato, una penale dello 0,50 per mille dell'ammontare netto contrattuale correlato alla predetta fattispecie B);
 - k)** con riferimento al paragrafo 11.2.1, in caso di mancata disponibilità delle attrezzature e delle parti di ricambio, si applicherà, dalla rilevazione della criticità e per ogni giorno di ritardo nella fornitura e nel reintegro, una penale dello 0,50 per mille dell'ammontare netto contrattuale correlato alla predetta fattispecie C);
 - l)** con riferimento al paragrafo 11.2.3, in caso di aeromobile sostitutivo diverso, per tipo, variante, caratteristiche e prestazioni dall'elicottero titolare e, comunque, non approvato dal DEC, si applicherà, per ogni giorno d'impiego fino al rientro in servizio dell'elicottero titolare, una penale dello 0,50 per mille dell'ammontare netto contrattuale correlato alla predetta fattispecie C);
 - m)** con riferimento al paragrafo 11.2.3, in caso di aeromobile sostitutivo con un'età superiore a quella consentita, in analogia al punto l) si applicherà, per ogni giorno di utilizzo, una penale dello 0,50 per mille dell'ammontare netto contrattuale correlato alla predetta fattispecie C) e, nell'ipotesi di impiego per un periodo superiore a 15 giorni nell'arco dell'anno, si applicherà, per ogni giorno di utilizzo superiore a 15, una penale dello 0,75 per mille dell'ammontare netto contrattuale correlato alla predetta fattispecie C);
 - n)** con riferimento al paragrafo 11.2.4, nei casi di fermo tecnico contemporaneo dei 2 elicotteri per manutenzione programmata, si applicherà, per ogni ora di fermo contemporaneo, una penale dello 0,041 per mille dell'ammontare netto contrattuale correlato alla predetta fattispecie C);

- o) con riferimento al paragrafo 11.2.4, nei casi di mancata collaborazione del Fornitore, si applicherà, per ogni episodio contestato, una penale dello 0,50 per mille dell'ammontare netto contrattuale correlato alla predetta fattispecie B);
- p) con riferimento al paragrafo 11.2.5, nei casi di tardiva segnalazione del fermo tecnico per manutenzione programmata (entro 48 ore) nella Base Operativa H24, si applicherà, per ogni ora di ritardo, una penale dello 0,020 per mille dell'ammontare netto contrattuale correlato alla predetta fattispecie C);
- q) con riferimento al paragrafo 11.2.5, nei casi di superamento del limite massimo annuo di tolleranza per il fermo tecnico relativo alla manutenzione programmata, si applicherà, per ogni ora di ritardo, una penale dello 0,041 per mille dell'ammontare netto contrattuale correlato alla predetta fattispecie C);
- r) con riferimento al paragrafo 11.2.5, nei casi di operatività dell'aeromobile sostitutivo oltre le 6 ore dal fermo tecnico, si applicherà con decorrenza dalla prima ora dall'interruzione dai Servizi, per ogni ora di ritardo e fino all'operatività dell'aeromobile sostitutivo entro la dodicesima ora, una penale dello 0,041 per mille dell'ammontare netto contrattuale correlato alla predetta fattispecie C) e una penale dello 0,062 per ogni ora di ritardo a partire dalla tredicesima ora di fermo e fino al ripristino dei Servizi;
- s) con riferimento al paragrafo 11.2.5, in caso di aeromobile sostitutivo non conforme, in analogia alla penale l) si applicherà, per ogni giorno d'impiego fino al rientro in servizio dell'elicottero titolare, una penale dello 0,50 per mille dell'ammontare netto contrattuale correlato alla predetta fattispecie C);
- t) con riferimento al paragrafo 11.2.6, nei casi di fermo tecnico per prolungata manutenzione programmata nelle Basi Operative HJ e H12, si applicherà con decorrenza dalla prima ora dall'interruzione dai Servizi, per ogni ora di ritardo e fino all'operatività dell'aeromobile sostitutivo entro la decima ora, una penale dello 0,041 per mille dell'ammontare netto contrattuale correlato alla predetta fattispecie C) e una penale dello 0,062, per ogni ora di ritardo, a partire dall'undicesima ora di fermo e fino al ripristino dei Servizi;
- u) con riferimento al paragrafo 11.2.6, in caso di aeromobile sostitutivo non conforme, in analogia alle penali l) e s) si applicherà, per ogni giorno d'impiego fino al rientro in servizio dell'elicottero titolare, una penale dello 0,50 per mille dell'ammontare netto contrattuale correlato alla predetta fattispecie C);
- v) con riferimento al paragrafo 11.2.7, nei casi di fermo tecnico per avaria nella Base Operativa H24 e in presenza di franchigia disponibile, si applicherà, con decorrenza dalla diciassettesima ora dall'interruzione dei Servizi, una penale dello 0,041 per mille dell'ammontare netto contrattuale correlato alla predetta fattispecie C) per ogni ora fino al ripristino dei Servizi o fino all'operatività dell'aeromobile sostitutivo che dovrà avvenire entro la ventiduesima ora;
- w) con riferimento al paragrafo 11.2.7 e in correlazione alla penale v), nei casi di fermo tecnico per avaria nella Base Operativa H24 in cui l'operatività dell'aeromobile sostitutivo avvenisse, dall'interruzione del servizio oltre la ventiduesima ora, la predetta franchigia non sarà riconosciuta e, conseguentemente, l'applicazione della penale dello 0,041 per mille dell'ammontare netto contrattuale correlato alla predetta fattispecie C) decorrerà dalla prima ora del fermo tecnico e fino al ripristino dei Servizi o fino all'operatività dell'aeromobile sostitutivo;

- x) con riferimento al paragrafo 11.2.7 e in correlazione alla penale w), altresì si applicherà, con decorrenza dalla ventitreesima ora dall'interruzione dei Servizi, una penale dello 0,062 per mille dell'ammontare netto contrattuale correlato alla predetta fattispecie C) per ogni ora fino al ripristino dell'aeromobile titolare o fino all'operatività dell'aeromobile sostitutivo;
- y) con riferimento al paragrafo 11.2.7, nei casi di superamento del limite massimo annuo di franchigia, si applicherà, per ogni ora oltre il predetto limite, una penale dello 0,041 per mille dell'ammontare netto contrattuale correlato alla predetta fattispecie C), fermo restando le procedure correlate al verificarsi delle precedenti più gravi fattispecie;
- z) con riferimento al paragrafo 11.2.7, in caso di aeromobile sostitutivo non conforme, in analogia alle penali l), s) e u) si applicherà, per ogni giorno d'impiego fino al rientro in servizio dell'elicottero titolare, una penale dello 0,50 per mille dell'ammontare netto contrattuale correlato alla predetta fattispecie C);
- aa) con riferimento al paragrafo 11.2.7, nei casi di fermo tecnico per avaria nelle Basi Operative HJ e H12 e in presenza di franchigia disponibile, si applicherà, con decorrenza dalla nona ora dall'interruzione dei Servizi, una penale dello 0,041 per mille dell'ammontare netto contrattuale correlato alla predetta fattispecie C) per ogni ora fino al ripristino dei Servizi o fino all'operatività dell'aeromobile sostitutivo che dovrà avvenire entro la quattordicesima ora;
- bb) con riferimento al paragrafo 11.2.7 e in correlazione alla penale aa), nei casi di fermo tecnico per avaria nelle Basi Operative HJ e H12 in cui l'operatività dell'aeromobile sostitutivo avvenisse, dall'interruzione del servizio oltre la quattordicesima ora, la predetta franchigia non sarà riconosciuta e, conseguentemente, l'applicazione della penale dello 0,041 per mille dell'ammontare netto contrattuale correlato alla predetta fattispecie C) decorrerà dalla prima ora del fermo tecnico e fino al ripristino dei Servizi o fino all'operatività dell'aeromobile sostitutivo;
- cc) con riferimento al paragrafo 11.2.7 e in correlazione alla penale bb), altresì si applicherà, con decorrenza dalla quindicesima ora dall'interruzione dei Servizi, una penale dello 0,062 per mille dell'ammontare netto contrattuale correlato alla predetta fattispecie C) per ogni ora fino al ripristino dell'aeromobile titolare o fino all'operatività dell'aeromobile sostitutivo;
- dd) con riferimento al paragrafo 11.2.7, nei casi di superamento del limite massimo annuo di franchigia nelle Basi Operative HJ e H12, si applicherà, per ogni ora oltre il predetto limite, una penale dello 0,041 per mille dell'ammontare netto contrattuale correlato alla predetta fattispecie C), fermo restando le procedure correlate al verificarsi delle precedenti più gravi fattispecie;
- ee) con riferimento al paragrafo 11.2.7, in caso di aeromobile sostitutivo non conforme, in analogia alle penali l), s), u) e z) si applicherà, per ogni giorno d'impiego fino al rientro in servizio dell'elicottero titolare, una penale dello 0,50 per mille dell'ammontare netto contrattuale correlato alla predetta fattispecie C);
- ff) con riferimento al paragrafo 11.2.9, nei casi di fuori servizio organizzativo, si applicherà, per ogni ora fino al ripristino dei Servizi, una penale dello 0,041 per mille dell'ammontare netto contrattuale correlato alla predetta fattispecie C);

- gg)** con riferimento al paragrafo 11.2.9, in caso di mancato rispetto della tempistica prevista (entro 15 giorni solari), si applicherà, per ogni giorno di ritardo, una penale dello 0,50 per mille dell'ammontare netto contrattuale correlato alla predetta fattispecie A);
- hh)** con riferimento al paragrafo 12.1, in caso di mancato rispetto della tempistica prevista (entro 10 giorni lavorativi), si applicherà, per ogni giorno di ritardo nella sostituzione, una penale dello 0,50 per mille dell'ammontare netto contrattuale correlato alla predetta fattispecie C);
- ii)** con riferimento al paragrafo 12.3, in caso la nuova Risorsa umana entri in servizio prima del parere favorevole da parte del DEC, si applicherà, per ogni giorno di immissione non autorizzata, una penale dello 0,50 per mille dell'ammontare netto contrattuale correlato alla predetta fattispecie C); nell'ipotesi di riscontro negativo da parte del DEC in merito alla presenza dei requisiti minimi, per ogni giorno di immissione non autorizzata, si applicherà, invece, una penale dell'1,50 per mille dell'ammontare netto contrattuale correlato alla predetta fattispecie C);
- jj)** con riferimento al paragrafo 12.5 (addestramento antecedente l'avvio del Servizio), in caso di mancato rispetto della tempistica prevista (entro 10 giorni solari dall'avvio del Servizio), si applicherà, per ogni giorno di ritardo nella trasmissione, una penale dello 0,50 per mille dell'ammontare netto contrattuale correlato alla predetta fattispecie A), mentre in caso di mancato possesso dei requisiti, si applicherà, per ogni fattispecie riscontrata, una penale dell'1,50 per mille dell'ammontare netto contrattuale correlato alla predetta fattispecie B);
- kk)** con riferimento al paragrafo 12.6, in caso di mancato rispetto della tempistica prevista (entro il giorno 10 di ogni mese, si applicherà, per ogni giorno di ritardo nella trasmissione e per ogni Base Operativa, una penale dello 0,50 per mille dell'ammontare netto contrattuale correlato alla predetta fattispecie C),
- ll)** con riferimento al paragrafo 12.8, in caso di mancato rispetto della tempistica (entro 20 giorni solari dall'avvio dei Servizi) per la trasmissione della certificazione sanitaria relativa al proprio personale, si applicherà, per ogni giorno di ritardo nella trasmissione, una penale dello 0,50 per mille dell'ammontare netto contrattuale correlato alla predetta fattispecie A),
- mm)** con riferimento al paragrafo 13.5, in caso di accertamento di scorta inferiore ai quantitativi previsti di carburante presso la singola Base Operativa, si applicherà, dalla data di rilevazione della criticità e per ogni giorno di inadempimento fino al ripristino, una penale dello 0,50 per mille dell'ammontare netto contrattuale correlato alla predetta fattispecie C);
- nn)** con riferimento all'art. 16, in caso di mancato rispetto della tempistica prevista dal Contratto, si applicherà, per ogni giorno di ritardo nell'attivazione di ogni singolo aeromobile, una penale dell'1,50 per mille dell'ammontare netto contrattuale correlato alla predetta fattispecie C);
- oo)** per ogni altra inadempienza correlata al mancato rispetto dei requisiti o delle regole previsti del Capitolato e non contemplata specificatamente dai punti precedenti, ma con caratteristica analoga alle fattispecie rappresentate, come il mancato rispetto dei programmi di formazione e di addestramento del personale del Fornitore, sanitario e delle CC.OO, il DEC sarà autorizzato ad applicare, in modo proporzionale alla gravità dell'inadempimento, una specifica penale compresa tra lo 0,50 per mille e l'1,50 per

- mille dell'ammontare netto contrattuale correlato alla fattispecie più aderente;
- pp)** con riferimento alle fattispecie correlate al trattamento dei dati personali di cui all'art. 27, nel caso in cui all'esito di specifiche verifiche periodiche, ispezioni e *audit* le misure di sicurezza dovessero risultare inadeguate rispetto al rischio del trattamento o, comunque, inadeguate ad assicurare l'applicazione del "Regolamento Generale sulla Protezione dei Dati", si applicherà, per ogni fattispecie critica, una penale dell'1,00 per mille dell'ammontare netto contrattuale correlato alla predetta fattispecie B;
- qq)** con riferimento alle fattispecie di cui all'art. 28 correlate alla violazione degli obblighi di riservatezza o di divulgazione delle attività svolte, senza specifica autorizzazione da parte della Committente, si applicherà, per ogni violazione o divulgazione, una penale dell'1,50 per mille dell'ammontare netto contrattuale correlato alla predetta fattispecie B.

Il DEC, in ogni caso, potrà applicare le penali nella misura massima non superiore al **10%** del valore del Contratto, superata la quale proporrà al RUP, ai sensi dell'art. 126 del Codice, la risoluzione del medesimo Contratto.

L'applicazione delle penali non vietterà, comunque, qualsiasi altra azione che il RUP intendesse eventualmente intraprendere in presenza di gravi inadempienze o irregolarità, fino alla risoluzione del Contratto.

I danni arrecati dall'OEA ai beni messi a disposizione dalla Committente verranno contestati mediante comunicazione tramite PEC, richiedendone eventuali giustificazioni; qualora il RUP ed il DEC non ritenessero di accogliere le giustificazioni addotte dall'OEA, ovvero quest'ultima non provvedesse al ripristino dei beni danneggiati nei termini fissati, vi provvederà la Committente addebitando le relative spese all'OEA, salvo il maggior danno subito.

Fermo restando quanto sopra, le penali e le spese in danno sostenute dalla Committente saranno detratte dai pagamenti dovuti all'OEA o da eventuali crediti vantati dalla stessa, fatta salva l'escussione della cauzione definitiva.

Nell'ipotesi in cui l'ammontare netto contrattuale variasse in virtù degli eventuali incrementi o decrementi correlati all'applicazione degli articoli 60 e 120 del Codice, i valori delle penali saranno proporzionalmente adeguati alle predette variazioni.

18 REVISIONE PREZZI GARA

Ai sensi dell'art. 60, commi 1 e 2, del Codice, qualora dopo il primo anno di esecuzione del contratto e, quindi, nel periodo di eventuale proroga, al verificarsi di particolari condizioni di natura oggettiva si determinasse una variazione, in aumento o in diminuzione, del costo dei Servizi superiore al cinque per cento dell'importo complessivo, i prezzi saranno aggiornati nella misura dell'ottanta per cento del valore eccedente la variazione del 5 per cento applicata alle prestazioni da eseguire.

Ai fini della determinazione della variazione dei costi e dei prezzi, ai sensi del comma 3, lett. b) del medesimo articolo 60 e in aderenza ai contenuti dell'art. 10, comma 1, lett. a) dell'allegato II.2-bis del Codice, si utilizzeranno, nell'ambito degli indici dei prezzi al consumo, gli indici nazionali per l'intera collettività (NIC), secondo la classificazione ECOICOP.

La clausola di revisione dei prezzi si attiverà annualmente secondo le modalità indicate nell'articolo 3 dell'allegato II.2-bis del Codice.

Negli eventuali contratti di subappalto, ai sensi del comma 2 bis dell'art. 119 del Codice e secondo quanto disposto negli articoli 8 e 14 dell'Allegato II 2-bis, sarà obbligatorio

l'inserimento di clausole di revisione prezzi riferite alle prestazioni oggetto del subappalto o del subcontratto.

Si rappresenta che all'atto della presentazione dell'istanza di partecipazione, l'Operatore concorrente dovrà dichiarare di accettare l'utilizzo dei predetti indici nazionali per l'intera collettività (NIC), secondo la classificazione ECOICOP, impegnandosi al contempo ad introdurre un'analogia clausola negli eventuali contratti di subappalto di cui l'Operatore economico volesse avvalersi.

Per far fronte ai maggiori oneri derivanti dalla revisione prezzi, la Stazione appaltante, ai sensi del comma 5 del medesimo art. 60 e dell'art.15 del predetto Allegato II.2-bis, utilizzerà:

- a) nel limite del 50 per cento, le risorse appositamente accantonate per imprevisti nel quadro economico del Progetto, fatte salve le somme relative agli impegni contrattuali già assunti, e le eventuali ulteriori somme a disposizione della medesima Stazione appaltante e stanziante annualmente relativamente allo stesso intervento;
- b) le somme derivanti dal ribasso d'asta, se non ne è stata prevista una diversa destinazione dalle norme vigenti;
- c) le eventuali somme disponibili relative ad altre forniture di Servizi ultimate di competenza della medesima Stazione appaltante e per le quali siano stati eseguiti i relativi collaudi ed emessi i Certificati di verifica di conformità o certificati di regolare esecuzione, nel rispetto delle procedure contabili della spesa e nei limiti della residua spesa autorizzata disponibile.

19 SUBAPPALTO

Alla presente procedura negoziata saranno applicate le disposizioni contenute nell'art. 119 del Codice.

L'Operatore aggiudicatario eseguirà i servizi compresi nel contratto, che non potrà essere ceduto, così come non potrà essere affidata a terzi l'integrale esecuzione delle prestazioni oggetto del medesimo.

L'Operatore aggiudicatario potrà, comunque, affidare in subappalto i servizi compresi nel contratto, previa autorizzazione della Stazione appaltante, a condizione che:

- il subappaltatore sia qualificato per il servizio e le prestazioni da eseguire;
- non sussistano a suo carico le cause di esclusione contenute negli artt. 94, 95, 96, 97 e 98 del Codice;
- all'atto dell'offerta siano stati indicati i servizi o parti di servizi che si intenderanno subappaltare.

L'OEA e il subappaltatore saranno responsabili in solido nei confronti della Stazione appaltante dell'esecuzione delle prestazioni oggetto del contratto di subappalto.

I subappaltatori devono mantenere per tutta la durata del Contratto, i requisiti richiesti dalla normativa vigente in materia per lo svolgimento delle attività agli stessi affidate.

Il subappaltatore, per le prestazioni affidate in subappalto, dovrà garantire gli stessi *standard* qualitativi e prestazionali previsti nel contratto di appalto e riconoscere ai lavoratori un trattamento economico e normativo non inferiore a quello che avrebbe garantito il contraente principale, inclusa l'applicazione dei medesimi contratti collettivi nazionali di lavoro, qualora le attività oggetto di subappalto coincidano con quelle caratterizzanti l'oggetto dell'appalto ovvero riguardino le lavorazioni relative alle categorie prevalenti e siano incluse nell'oggetto sociale del contraente principale.

Ai sensi del comma 2 bis del medesimo art. 119, nei contratti di subappalto sarà obbligatorio l'inserimento di clausole di revisione prezzi riferite alle prestazioni oggetto del subappalto o del subcontratto e determinate in coerenza con quanto previsto dagli articoli 8 e 14 dell'Allegato II 2-bis, che si attiveranno al verificarsi delle particolari condizioni di natura oggettiva di cui all'art. 60, comma 2, del Codice.

20. OBBLIGHI RELATIVI ALLA TRACCIABILITÀ DEI FLUSSI FINANZIARI

L'Operatore Economico assicurerà il pieno rispetto di tutti gli obblighi di tracciabilità finanziaria di cui alla Legge 13/08/2010 n. 136 e sm.i. con la specifica "Dichiarazione" che sarà trasmessa nel contesto della Documentazione Amministrativa prevista per la partecipazione alla procedura di gara.

Gli estremi identificativi dei conti correnti dedicati nonché le generalità ed il codice fiscale delle persone delegate ad operare su di essi dovranno essere comunicati alla Stazione appaltante entro 20 giorni lavorativi dalla notifica dell'aggiudicazione efficace.

I pagamenti relativi al presente appalto saranno effettuati a mezzo di conti correnti dedicati (anche in maniera non esclusiva) accesi dall'OEA presso Banche o Poste Italiane SpA, a mezzo bonifico bancario/postale ovvero con altri strumenti di pagamento idonei a consentire la piena tracciabilità delle operazioni.

L'OEA sarà tenuto a comunicare alla Committente le eventuali variazioni relative ai conti correnti già comunicati ed ai soggetti delegati ad operare sugli stessi e ogni modifica dovrà essere comunicata, comunque, entro e non oltre il termine di 7 giorni lavorativi da qualsivoglia variazione eventualmente intervenuta.

In caso di persone giuridiche, la comunicazione dovrà essere sottoscritta da un legale rappresentante ovvero da un soggetto munito di giusta procura, fermo restando che l'omessa, tardiva o incompleta comunicazione degli elementi informativi comporterà, a carico del soggetto inadempiente, l'applicazione delle previste sanzioni amministrative pecuniarie.

Ai fini della tracciabilità dei flussi finanziari, l'OEA sarà tenuto ad indicare il CIG nelle corrispondenti fatture che saranno emesse.

L'OEA e gli eventuali sub-contraenti assicureranno, nei rispettivi rapporti contrattuali, gli obblighi e gli adempimenti relativi alla tracciabilità dei flussi finanziari, ai sensi della legge n. 136/2010 e s.m.i.

L'OEA si obbligherà, pertanto, ad inserire nei contratti con i propri subappaltatori e subcontraenti, a pena di nullità assoluta del contratto di subappalto o del subcontratto, un'apposita clausola con la quale ciascuna parte assumerà gli obblighi di tracciabilità dei flussi finanziari di cui all'art. 3 della predetta L. n. 136/2010 e s.m.i..

L'OEA si impegnerà a dare immediata comunicazione al RUP, al DEC e alla Prefettura di Palermo della notizia dell'inadempimento della propria controparte (subappaltatore/subcontraente) agli obblighi di tracciabilità finanziaria.

Al fine di assicurare la prevenzione dell'utilizzo del sistema finanziario a scopo di riciclaggio dei proventi delle attività criminose e di finanziamento del terrorismo, in attuazione del D.Lgs. n. 231/2007, la Committente provvederà ad effettuare le relative verifiche per l'individuazione e la segnalazione di operazioni finanziarie sospette, come previsto dagli artt. 10, 41, 66 del predetto decreto, sulla base degli indici di anomalia di cui al DM 25/09/2015.

Il mancato adempimento agli obblighi previsti per la tracciabilità dei flussi finanziari relativi all'appalto comporterà la risoluzione di diritto del contratto.

21. CODICE DI COMPORTAMENTO

Nello svolgimento delle attività oggetto del contratto di appalto, l'OEA dovrà uniformarsi ai principi e, per quanto compatibili, ai doveri di condotta richiamati nel Decreto del Presidente della Repubblica 16 aprile 2013 n. 62, nel codice di comportamento dei dipendenti della Regione Siciliana, nel Piano Triennale di Prevenzione della Corruzione e della Trasparenza adottato, ai sensi della legge n. 190/2012, dalla Regione Siciliana, nell'ambito del Piano Integrato di Attività e Organizzazione (PIAO), in relazione al quale la Giunta regionale di Governo della Regione Siciliana, con Deliberazione n. 23 del 30 gennaio 2025, pubblicata il 13/2/2025,, ha approvato l'aggiornamento del Piano Integrato di Attività e Organizzazione (PIAO) per il triennio 2025-2027 , comprendente la sottosezione 2.3 “Rischi Corruttivi e Trasparenza”.

A tal fine, in seguito alla comunicazione di aggiudicazione e prima della stipulazione del contratto, l'OEA avrà l'onere di prendere visione dei predetti documenti pubblicati sul sito della Regione Siciliana.

22. ACCESSO AGLI ATTI

L'accesso agli atti della procedura sarà assicurato in modalità digitale mediante acquisizione diretta dei dati e delle informazioni inseriti nelle piattaforme di *e-procurement*, nel rispetto di quanto previsto dall'articolo 35 del Codice e dalle vigenti disposizioni in materia di diritto di accesso ai documenti amministrativi, secondo le modalità indicate all'articolo 36 del Codice.

23. TRATTAMENTO DEI DATI PERSONALI

I dati raccolti saranno trattati, anche con strumenti informatici, dalla CUC e dalla Stazione Appaltante (titolare del trattamento) e conservati ai sensi del “*General Data Protection Regulation*” UE n. 2016/679 o “Regolamento Generale sulla Protezione dei Dati” (di seguito, per brevità, anche GDPR o RGPD) relativo alla protezione delle persone fisiche con riguardo al trattamento dei dati personali, nonché alla libera circolazione di tali dati, del D.Lgs. 30 giugno 2003, n.196 recante il “Codice in materia di protezione dei dati personali” così come modificato dal D.Lgs. 10 agosto 2018 n. 101 e s.m.i., del decreto della Presidenza del Consiglio dei Ministri n. 148/21 e dei relativi atti di attuazione.

I predetti dati, in aderenza ai contenuti del D.Lgs. n.196/2003 e del GDPR n.679/2016, saranno trattati esclusivamente per le finalità connesse alla gara e per l'eventuale successiva stipulazione e gestione del contratto conseguente all'aggiudicazione della procedura negoziata.

Il conferimento dei dati avrà natura facoltativa e si configurerà più esattamente come onere, nel senso che il concorrente, se intenderà partecipare alla procedura, dovrà rendere la documentazione richiesta dall'Amministrazione in base alla vigente normativa.

La conseguenza di un eventuale rifiuto di fornire i dati richiesti potrebbe determinare, a seconda dei casi, l'impossibilità di ammettere il concorrente alla partecipazione alla procedura o la sua esclusione da questa o la decadenza dall'aggiudicazione.

Finalità del trattamento

I dati personali conferiti saranno trattati per le finalità previste dal RGPD quali l'esecuzione di compiti di interesse pubblico o comunque connessi all'esercizio di pubblici poteri.

I dati forniti verranno acquisiti dalla CUC, per verificare la sussistenza dei requisiti necessari per la partecipazione alla procedura negoziata ed, in particolare, delle capacità amministrative e

tecnico-economiche dei concorrenti richieste per l'esecuzione del servizio nonché per l'aggiudicazione e, per quanto riguarda la normativa antimafia, in adempimento di precisi obblighi di legge. I dati forniti dagli OEA verranno acquisiti dalla CUC e, successivamente dalla Committente, ai fini della stipula del relativo contratto e per l'adempimento degli obblighi legali ad esso connesso, oltre che per la gestione amministrativa del medesimo contratto. Tutti i dati acquisiti dalla CUC potranno essere trattati per fini di studio e statistici.

Modalità di trattamento

Il trattamento sarà svolto con modalità prevalentemente informatiche o telematiche nel rispetto delle regole di sicurezza previste dal RGPD, affinché i dati personali vengano:

- trattati in modo lecito, corretto e trasparente;
- raccolti per finalità determinate, esplicite, legittime;
- adeguati pertinenti e limitati a quanto necessario rispetto alla finalità per le quali saranno raccolti e successivamente trattati;
- esatti e, se necessario aggiornati;
- conservati in una forma che consentirà l'identificazione dell'interessato per un arco di tempo non superiore al conseguimento delle finalità per le quali sono trattati;
- trattati in modo da garantire un'adeguata sicurezza dei dati personali da trattamenti non autorizzati o illeciti e dalla perdita, dalla distruzione o dal danno accidentali.

Tempi di conservazione dei dati personali

I tempi di conservazione dei dati personali saranno strettamente dipendenti dagli ambiti di gestione e dalle norme vigenti in tali ambiti o sottenderanno ai tempi di conservazione degli atti amministrativi che li conterranno.

Ambito di comunicazione e diffusione

I dati potranno essere comunicati:

- al personale della CUC e della Committente o del Gestore della piattaforma telematica che cura il procedimento di gara o a quello in forza ad altri uffici della società che svolgono attività ad esso attinente;
- a collaboratori autonomi, professionisti, consulenti che prestino attività di consulenza od assistenza alla CUC in ordine al procedimento di gara o per studi di settore o fini statistici;
- ai soggetti esterni, i cui nominativi saranno a disposizione degli interessati, facenti parte delle Commissioni di aggiudicazione e/o di Verifica di conformità che verranno di volta in volta costituite;
- al Ministero dell'Economia e delle Finanze, relativamente ai dati forniti dal concorrente aggiudicatario;
- ad altri concorrenti che facciano richiesta di accesso ai documenti di gara nei limiti consentiti ai sensi della legge 7 agosto 1990, n. 241 e ss.mm.ii.;
- all'Autorità Nazionale Anti Corruzione in osservanza a quanto previsto dalla Determinazione n.1 del 10/1/2008.

I dati conferiti dai concorrenti, trattati in forma anonima, nonché il nominativo dei concorrenti aggiudicatari della gara ed i prezzi di aggiudicazione, potranno essere diffusi tramite il sito della CUC, della Stazione appaltante e della piattaforma telematica raggiungibile attraverso il seguente link: <https://appalti.regionesiciliana.lavoripubblici.sicilia.it/gare/>

Diritti dell'interessato

In ogni momento, il concorrente interessato potrà esercitare, ai sensi degli articoli da 15 a 22

del Regolamento UE 2016/679, il diritto di:

- a) chiedere la conferma dell'esistenza o meno di propri dati personali;
- b) ottenere le indicazioni circa le finalità del trattamento, le categorie dei dati personali, i destinatari o le categorie di destinatari a cui i dati personali sono stati o saranno comunicati e, quando possibile, il periodo di conservazione;
- c) ottenere la rettifica dei dati;
- d) ottenere la limitazione del trattamento;
- e) opporsi al trattamento in qualsiasi momento;
- f) proporre reclamo a un'autorità di controllo.

Sarà fatto obbligo all'OEA di mantenere riservati i dati e le informazioni di cui venga in possesso, di non divulgarli e di non farne oggetto di utilizzazione a qualsiasi titolo, se non dietro preventivo consenso da parte della Committente.

In particolare, l'OEA dovrà:

- mantenere la più assoluta riservatezza sui documenti, informazioni e altro materiale;
- non divulgare informazioni acquisite durante lo svolgimento dell'attività contrattuale.

Trasferimento dei dati personali

I dati non saranno trasferiti verso Paesi appartenenti allo Spazio Economico Europeo (SEE, ossia UE + Norvegia, Liechtenstein, Islanda) e verso Paesi terzi non appartenenti all'Unione Europea.

Categorie particolari di dati personali

Ai sensi dell'art. 9 del Regolamento UE 2016/679, alla CUC potrebbero essere conferiti dati qualificabili come "categorie particolari di dati personali" e cioè quei dati che rivelano "l'origine razziale o etnica, le opinioni politiche, le convinzioni religiose o filosofiche, o l'appartenenza sindacale, nonché dati genetici, dati biometrici intesi a identificare in modo univoco una persona fisica, dati relativi alla salute o alla vita sessuale o all'orientamento sessuale della persona".

Tali dati potranno essere trattati anche senza il consenso secondo le deroghe stabilite dall'art. 9 par.1 del GDPR.

Esistenza di un processo decisionale automatizzato, compresa la profilazione

La CUC non adotta alcun processo decisionale automatizzato, compresa la profilazione, di cui all'articolo 22, del Regolamento UE 2016/679.

"Responsabile del trattamento"

Con la sottoscrizione del relativo contratto e come meglio sarà esplicitato nello specifico Articolo 25, l'Amministrazione, in qualità di "Titolare del trattamento", ai sensi dell'art. 28 del RGPD nominerà l'OEA quale "Responsabile del trattamento", con riguardo al trattamento dei dati personali acquisiti durante l'esecuzione contrattuale.

Misure di sicurezza

Con riguardo alle misure di sicurezza da osservare nel trattamento dei dati e allo scopo di ridurre al minimo i rischi di distruzione o perdita, anche accidentale dei dati, di accesso non autorizzato, di trattamento non consentito o non conforme alle finalità ivi previste, l'OEA si impegnerà:

- a) ad adottare adeguate ed idonee misure tecniche ed organizzative, curandone il rispetto e l'applicazione da parte degli autorizzati al trattamento, effettuando, altresì, controlli sull'operato dei medesimi;
- b) a verificare periodicamente e, ove necessario, ad adeguare le misure di sicurezza con

riferimento all'analisi dei rischi, all'evolversi della normativa e al progredire dello sviluppo tecnologico;

- c) a fornire relazione scritta, almeno semestrale, a oggetto le misure di sicurezza adottate e quelle in progetto in relazione ai rischi per la protezione dei dati personali.

In caso di acquisizione fornitura/servizi aventi oggetto software, apparecchiature biomediche e software a corredo:

- a) l'attività di manutenzione e assistenza comporterà la possibilità di accesso ai dati trattati con i programmi/sistemi informatici oggetto del rapporto (es.: conversione o ripristino *data base*, recupero dati, teleassistenza, etc.);
- b) i prodotti e le attività oggetto di fornitura prevedranno specificamente l'opera di figure professionali dotati di capacità ed esperienza nella gestione e nella manutenzione di impianti di elaborazione ed apparecchiature biomedicali con cui verranno effettuati trattamenti di dati personali, compresi i sistemi di gestione delle basi di dati, i sistemi *software* complessi e le reti di comunicazione;
- c) l'OEA, dalla fase di distribuzione e installazione della fornitura, sarà tenuto a individuare gli amministratori di sistema, dettagliando analiticamente l'ambito di operatività degli stessi, in base al profilo di autorizzazione assegnato;
- d) gli estremi identificativi delle persone fisiche amministratori di sistema, con l'elenco delle funzioni ad essi attribuite, dovranno essere riportati in un documento interno da mantenere aggiornato e disponibile in caso di accertamenti da parte dell'autorità di controllo. L'elenco dovrà essere fornito alla Committente ogni qualvolta ne faccia richiesta;
- e) qualora l'attività degli amministratori di sistema riguardi anche indirettamente servizi o sistemi che trattino o che permettano il trattamento di informazioni di carattere personale dei lavoratori, al fine di consentire al titolare del trattamento di rendere nota o conoscibile l'identità degli amministratori di sistema nell'ambito delle proprie organizzazioni, l'OEA sarà tenuto a inviare l'elenco degli amministratori e ad inviare gli aggiornamenti in caso di variazione dei nominativi e/o delle competenze assegnate;
- f) poichè l'attività di assistenza e manutenzione relativa alla fornitura, compresa la garanzia post vendita, si esplicherà mediante interventi ripetuti nel tempo, e modalità di accesso ai dati (es. da remoto; su backup; asportando dischi, ecc.) che definiscano una reale autonomia operativa sui dati e sui sistemi, sarà categoricamente esclusa la definizione di "intervento occasionale", per cui tutti gli operatori interessati rientreranno nella definizione di amministratore di sistema.

Software

Gli applicativi, anche software in dotazione o a bordo delle apparecchiature biomedicali/dispositivi medici oggetto dell'appalto, dovranno essere costantemente adeguati ai livelli di sicurezza necessari per il pieno rispetto delle normative nazionali ed europee in materia.

In caso di servizio di manutenzione e assistenza, ove gli applicativi non risultassero adeguati pienamente al contesto di utilizzo, sarà richiesta la stesura di un piano che evidenzi le parti/funzionalità che presentino criticità e la realizzazione di tutti gli interventi necessari per il loro adeguamento, da effettuarsi obbligatoriamente entro sei mesi dalla stipula del contratto, salvi tempi più cogenti imposti dalla norma, con apposita operazione di collaudo.

In caso di disposizione normativa sopravvenuta successivamente in costanza di rapporto, l'adeguamento dovrà avvenire entro tre mesi dalla rilevazione della esigenza. Si evidenzia che

tali interventi rientreranno a tutti gli effetti nella manutenzione normativa e dovranno essere assoggettati a specifico collaudo.

Permanendo tale inadeguatezza alla scadenza del termine indicato dall'AOE o in assenza di piano di adeguamento, il relativo contratto potrà essere risolto ai sensi dell'art. 122 del Codice.

Responsabilità

1. L'Amministrazione, nella qualità di "Titolare del trattamento", risponderà per il danno cagionato dal trattamento dei dati gestiti direttamente e che ha violato il RGPD.
2. L'OEA, nella qualità di "Responsabile del trattamento", nell'ipotesi di inadempimento agli obblighi previsti dal RGPD e di non rispetto delle legittime istruzioni date dal Titolare del trattamento, risponderà per il danno causato dal trattamento dei dati di propria competenza.
3. L'OEA sarà esonerato dalla responsabilità di cui ai precedenti commi 1 e 2 se dimostrerà che l'evento dannoso non gli sarà in alcun modo imputabile.
4. Qualora la Committente e l'OEA e siano coinvolti nello stesso trattamento e siano responsabili dell'eventuale danno causato dal trattamento, saranno responsabili in solido per l'intero ammontare del danno, al fine di garantire il risarcimento effettivo dell'interessato.
5. Qualora la Committente e l'OEA abbia pagato l'intero ammontare del risarcimento del danno, sussiste il diritto di reclamare dal Titolare/Responsabile del trattamento la parte del risarcimento corrispondente alla sua parte di responsabilità per il danno.
6. L'OEA si obbligherà a tenere manlevata ed indenne la Committente da ogni responsabilità o danno, anche nei confronti di terzi, e da qualunque somma che il medesimo OEA dovesse essere condannato a pagare derivante direttamente o indirettamente, da fatti attivi o omissivi ad esso imputabili esclusivamente, commessi anche dai dipendenti e/o collaboratori che operano a vario titolo come autorizzati al trattamento dei dati, ivi inclusi i danni derivanti dalla perdita, sottrazione, deterioramento e/o distruzione dei dati trattati.

L'OEA, nella qualità di "Responsabile del trattamento", anche nelle ipotesi in cui abbia nominato un "sub-Responsabile del trattamento", dovrà mettere a disposizione del "Titolare del trattamento" tutte le informazioni necessarie per dimostrare il rispetto degli obblighi di cui al RGPD e dovrà consentire al medesimo Titolare - anche tramite soggetti terzi dallo stesso autorizzati - di acquisirle in occasione di verifiche periodiche che saranno svolte per accertare l'adeguatezza e l'efficacia delle misure di sicurezza adottate ed il pieno e scrupoloso rispetto delle norme in materia di trattamento dei dati personali.

A tal fine, il Titolare informerà preventivamente il Responsabile del trattamento con un preavviso minimo di tre giorni lavorativi, fatta comunque salva la possibilità di effettuare controlli a campione senza preavviso; nel caso in cui all'esito di tali verifiche periodiche, ispezioni e *audit* le misure di sicurezza dovessero risultare inadeguate rispetto al rischio del trattamento o, comunque, inidonee ad assicurare l'applicazione del RGPD, l'Amministrazione applicherà la specifica penale, di cui all'art. 17 del Capitolo e diffiderà il Fornitore ad adottare tutte le misure più opportune entro un termine congruo che sarà all'occorrenza fissato. In caso di mancato adeguamento a seguito della diffida, l'Amministrazione potrà risolvere il contratto ed escutere la garanzia definitiva, salvo il risarcimento del maggior danno.

24. RISERVATEZZA

L'OEA avrà l'obbligo di mantenere riservati i dati tecnici e le informazioni, i documenti e notizie di carattere riservato riguardanti l'Amministrazione, ivi comprese quelli che

transiteranno per le apparecchiature di elaborazione dati di cui verrà in possesso e, comunque, a conoscenza e avrà l'obbligo di non divulgarli in alcun modo e in qualsiasi forma e di non farne oggetto di utilizzazione a qualsiasi titolo per scopi diversi da quelli strettamente necessari all'esecuzione del Contratto.

Tali obblighi, altresì, sussisteranno relativamente a tutto il materiale originario o predisposto in esecuzione del Servizio, ad esclusione dei dati che siano o divengano di pubblico dominio.

L'OEA sarà responsabile per l'esatta osservanza da parte dei propri dipendenti, consulenti e collaboratori, nonché di subappaltatori e dei dipendenti, consulenti e collaboratori di quest'ultimi, degli anzidetti obblighi di segretezza e, in caso di inosservanza, l'Amministrazione, avrà la facoltà di applicare la specifica penale, di cui all'art. 17 del Capitolato e, comunque, di dichiarare risolto di diritto il Contratto, fermo restando che l'OEA sarà tenuto a risarcire tutti i danni che ne dovessero derivare.

L'OEA potrà citare i termini essenziali del Contratto nei casi in cui sia condizione necessaria per la partecipazione dello stesso a gare e appalti pubblici, previa comunicazione all'Amministrazione delle modalità e dei contenuti di detta citazione.

25. RISOLUZIONE DAL CONTRATTO

Per quanto non previsto nel presente Capitolato, in relazione all'istituto della "Risoluzione dal contratto", saranno applicate le disposizioni contenute negli articoli 122 e 124 e nell'Allegato II.14 del Codice e nei pertinenti articoli, dal 1453 al 1459, del Codice Civile.

Ferma restando l'attuazione delle predette disposizioni normative, la Committente qualificherà quale grave inadempimento delle obbligazioni l'applicazione di penalità pari al 10% dell'importo massimo complessivo del contratto e, in tali casi procederà, ai sensi dell'art. 122, comma 3 e, dell'art. 10 dell'Allegato II.14, del Codice, con la risoluzione del medesimo Contratto.

La Committente, altresì, si avvarrà della clausola risolutiva espressa, di cui all'art. 1456 del Codice Civile, al verificarsi delle seguenti fattispecie:

- a. nel caso in cui l'informativa antimafia, richiesta dalla CUC e prevista nei confronti dei soggetti di cui all'art. 94, comma 3, del Codice e dei rispettivi familiari maggiorenni conviventi, denoti ragioni di decadenza, di sospensione o di divieto previste dall'articolo 67 del codice delle leggi antimafia e delle misure di prevenzione di cui al decreto legislativo 6 settembre 2011, n. 159 e s.m.i. o di un tentativo di infiltrazione mafiosa di cui all'articolo 84, comma 4, del medesimo codice delle leggi antimafia.
- b. nel caso in cui nei confronti dei componenti la compagine sociale o dei dirigenti dell'OEA con funzioni specifiche relative all'affidamento, alla stipula e all'esecuzione del Contratto, sia stata disposta misura cautelare o sia intervenuto rinvio a giudizio per taluno dei delitti di cui agli artt. 317 c.p., 318 c.p., 319 c.p., 319 bis c.p., 319 ter c.p., 319 quater, 320 c.p., 322 c.p., 322 bis c.p., 346 bis c.p., 353 c.p., 353 bis c.p..

La Committente, inoltre, potrà procedere, ai sensi dell'art. 1454 del Codice Civile, con la risoluzione di diritto del relativo contratto, assegnando all'OEA un termine di 15 giorni lavorativi per adempiere, nei seguenti casi:

- ritardo nell'erogazione del Servizio rispetto alla data di attivazione prevista nel contratto;
- accertato impiego di personale e/o attrezzature e/o locali in assenza di requisiti previsti o concordati;

- mancata conformità alle prescrizioni impartite dal DEC per lo svolgimento delle prestazioni secondo quanto previsto nel Capitolato;
- mancato rispetto degli obblighi di diligenza nell'esecuzione delle prestazioni contrattuali;
- mancato rispetto delle prescrizioni impartite durante l'esecuzione delle prestazioni tese a porre rimedio a inadempienze contestate.

La Committente, altresì, potrà risolvere di diritto il Contratto, ai sensi del predetto articolo 1456 del Codice Civile, previa dichiarazione da comunicarsi al Fornitore tramite PEC, senza necessità di assegnare alcun termine per l'adempimento, nei seguenti casi di:

- a) riscontro di una interruzione ingiustificata nell'erogazione del servizio tale da arrecare pregiudizio grave ed irreparabile;
- b) qualora l'OEA non abbia ottenuto, alla prevista data d'inizio del servizio, ovvero non mantenga per tutto il periodo contrattuale, le prescritte autorizzazioni e licenze rilasciate dalle competenti autorità per l'effettuazione del servizio;
- c. applicazione di penali per un ammontare uguale o superiore al 10% del valore del Contratto;
- d. mancata reintegrazione della cauzione definitiva, eventualmente escussa, entro il termine di cui all'art. 17, comma 4 del presente contratto;
- e. violazione delle prescrizioni in materia di tutela del lavoro indicate al precedente Articolo 5, comma 2;
- f. disposizioni legislative, regolamentari ed autoritative non consentano la prosecuzione in tutto o in parte del contratto;
- g. transazioni finanziarie, di cui all'Articolo 24 "Tracciabilità dei flussi finanziari", relative ad attività ivi previste non effettuate con bonifico bancario o postale ovvero con gli altri strumenti idonei a consentire la piena tracciabilità delle operazioni avvalendosi dei conti correnti bancari o postali dedicati anche in via non esclusiva alla relativa commessa pubblica;
- h. prestazioni effettuate da altro Operatore economico che non sia stato autorizzato dall'Amministrazione a svolgere attività in subappalto;
- i. mancata copertura dei rischi assicurativi durante tutta la vigenza del Contratto, ai sensi dell'Articolo 15 "Danni, responsabilità civile e polizza assicurativa";
- j. violazione delle norme in materia di cessione del Contratto e dei crediti di cui al successivo Articolo 28 "Divieto di cessione del Contratto e dei crediti";
- k. azioni giudiziarie per violazioni di diritti di brevetto, di autore ed in genere di privativa altrui, intentate contro l'Amministrazione, ai sensi del successivo Articolo 30 "Brevetti industriali e diritti d'autore";
- l. accertamento dell'inosservanza o della violazione di qualsiasi obbligo relativo al trattamento dei dati personali, di cui all'art. 23, da parte del Responsabile e/o del Sub Responsabile, in ragione della nomina operata dall'Amministrazione nella qualità di Titolare del trattamento.
- m. impossibilità sopravvenuta della prestazione nei casi previsti dal successivo art. 26 ("*Forza Maggiore*").

In tale caso sarà onere dell'OEA, che invoca la risoluzione, dimostrare che la prestazione è divenuta effettivamente impossibile per gli eventi di Forza Maggiore. Nel caso in cui l'Amministrazione non contesti la domanda di risoluzione proposta dall'OEA, il contratto si intenderà risolto ai sensi e per gli effetti degli articoli 1256 e 1463 del Codice Civile senza che nessuna delle parti possa pretendere dall'altra alcunché, in termini di risarcimento

danni, indennizzo, rimborso costi o altro. Nel caso in cui l'Amministrazione contesti la domanda di risoluzione proposta dal Fornitore, la stessa valuterà l'inadempimento o il ritardo nell'adempimento da parte del Fornitore ai fini dell'adozione dei provvedimenti di sospensione.

In caso di risoluzione, la Committente procederà all'escussione in tutto o in parte della garanzia definitiva, salvo l'ulteriore risarcimento dei danni relativi alla medesima risoluzione, anche derivanti dalla necessità di procedere ad un nuovo affidamento.

L'esecuzione in danno non esimerà l'OEA dalla responsabilità civile e penale in cui lo stesso possa incorrere a norma di legge per i fatti che hanno motivato la risoluzione.

Ai sensi della vigente normativa, nelle ipotesi di risoluzione del contratto, la Committente potrà procedere, conseguentemente, ad affidare, ai sensi dell'articolo 124, commi 1 e 2, del Codice, il Servizio ad altro Operatore economico.

26. FORZA MAGGIORE

Si rappresenta che per "Forza maggiore" s'intende il verificarsi di eventi o circostanze ("Eventi di Forza Maggiore"), quali, incendi, uragani, terremoti, conflitti bellici, pandemie, che impediscono a una parte di eseguire una o più obbligazioni contrattuali, se e nella misura in cui la parte che subisce l'impedimento ("Parte Interessata") prova tutte le seguenti condizioni:

- a) che l'impedimento è fuori dal suo ragionevole controllo;
- b) che esso non avrebbe ragionevolmente potuto essere previsto al momento della conclusione del contratto;
- c) che gli effetti dell'impedimento non avrebbero potuto essere ragionevolmente evitati o superati dalla Parte Interessata.

Al verificarsi di un Evento di Forza Maggiore, ai sensi e per gli effetti di cui artt. 1218 e 1258 del Codice Civile, l'OEA non sarà ritenuto responsabile dell'inadempimento o del ritardato adempimento e non si potrà procedere alla risoluzione del contratto per inadempimento.

Al fine di non incorrere in responsabilità, l'OEA avrà l'obbligo di comunicare alla Committente che intende avvalersi della causa esimente prevista nel presente articolo, motivando e documentando le circostanze di fatto che impediscono il corretto adempimento delle prestazioni contrattuali, le obbligazioni sul cui adempimento impattano i predetti eventi, le ragioni per le quali tali circostanze non erano prevedibili al momento della stipulazione del Contratto e non erano evitabili con la dovuta diligenza, le misure di mitigazione dell'impatto che ha adottato o intende adottare e i nuovi termini e modalità di adempimento, nonché ogni informazione/documentazione utile per consentire all'Amministrazione la valutazione dei presupposti per l'applicazione della disciplina della Forza Maggiore prevista nel presente articolo.

Qualora gli eventi di Forza Maggiore impediscano solo parzialmente l'adempimento delle prestazioni contrattuali, l'OEA sarà tenuto a rispettare le prescrizioni contrattuali in relazione alle prestazioni la cui esecuzione non sia resa impossibile dai predetti eventi; qualora gli eventi di Forza Maggiore impediscano totalmente la prestazione, l'Amministrazione, ai sensi e per gli effetti dell'art. 121 del Codice, potrà disporre la sospensione delle prestazioni contrattuali per il periodo strettamente necessario alla cessazione degli eventi di Forza Maggiore. È fatto obbligo al Fornitore comunicare all'Amministrazione tempestivamente la cessazione degli eventi di Forza Maggiore, affinché la medesima Amministrazione disponga la ripresa dell'esecuzione e indichi i nuovi termini contrattuali e/o le diverse modalità di esecuzione della prestazione.

La ripresa dell'esecuzione delle prestazioni dovrà essere formalizzata mediante redazione del verbale di ripresa in cui dovranno essere indicati anche i nuovi termini di esecuzione e/o le diverse modalità di esecuzione.

Qualora la sospensione duri per un periodo che rende non più di interesse dell'Amministrazione l'esecuzione della prestazione sospesa, è facoltà della medesima recedere dal contratto.

Qualora l'evento di Forza maggiore determini l'impossibilità della prestazione, si applicheranno le disposizioni di risoluzione di cui al precedente art. 25.

27. RECESSO DAL CONTRATTO

Per quanto non previsto nel presente Capitolato, in relazione all'istituto del "Recesso", fermo restando quanto previsto dagli articoli 88, comma 4-ter, e 92, comma 4, del decreto legislativo 6 settembre 2011, n. 159 e s.m.i., saranno applicate le disposizioni contenute negli articoli 123 e 124 e nell'Allegato II.14 del Codice e nell'articolo 1353 e nei pertinenti articoli dal 1453 al 1459 del Codice Civile.

In relazione all'istituto del "Recesso", la Committente, per quanto di interesse e competenza, potrà recedere dal singolo Contratto qualora nei Servizi resi intervengano trasformazioni di natura tecnico organizzative rilevanti ai fini e agli scopi del servizio appaltato.

La Committente, inoltre, potrà recedere dal contratto per motivi di interesse pubblico che saranno specificatamente descritti nel provvedimento di recesso dal contratto.

La Committente, per quanto di proprio interesse, avrà diritto, nei casi di giusta causa, di recedere unilateralmente dal Contratto, in tutto o in parte, in qualsiasi momento, intendendo per giusta causa, a titolo meramente esemplificativo e non esaustivo:

- a) qualora l'OEA perda i requisiti minimi richiesti per l'affidamento del servizio, avuto riguardo alla procedura ad evidenza pubblica a seguito della quale è risultato Aggiudicatario;
- b) qualora sia stato depositato contro l'OEA un ricorso ai sensi della legge fallimentare o di altra legge applicabile in materia di procedure concorsuali, che proponga lo scioglimento, la liquidazione, la composizione amichevole, la ristrutturazione dell'indebitamento o il concordato con i creditori, ovvero nel caso in cui venga designato un liquidatore, curatore, custode o soggetto avente simili funzioni, il quale entri in possesso dei beni o venga incaricato della gestione degli affari dell'OEA;
- c) per gravi e ripetute inadempienze in materia di sicurezza sul lavoro ai sensi del D.Lgs.n. 81 del 2008 e s.m.i.;
- d) ogni altra fattispecie che faccia venire meno il rapporto di fiducia sottostante il contratto e/o ogni singolo rapporto attuativo.

L'esercizio del diritto di recesso sarà preceduto da una formale comunicazione all'OEA, che sarà trasmessa con PEC, con un preavviso di almeno 20 giorni lavorativi.

In caso di recesso, l'OEA avrà diritto al pagamento delle prestazioni eseguite, purché realizzate correttamente ed a regola d'arte, secondo il corrispettivo e le condizioni contrattuali, previa verifica delle prestazioni rese da parte del DEC, rinunciando espressamente, ora per allora, a qualsiasi ulteriore eventuale pretesa anche di natura risarcitoria ed a ogni ulteriore compenso o indennizzo e/o rimborso delle spese anche in deroga a quanto previsto dall'articolo 1671 del Codice Civile.

In ogni caso, l'OEA, dopo la ricezione della comunicazione di recesso, dovrà continuare ad

erogare le prestazioni contrattuali, con le modalità previste dal Contratto, per il tempo strettamente necessario alla Committente di porre in essere le procedure di cui all'art. 124 del Codice.

28. CESSIONE DEL CONTRATTO E DEL CREDITO

E' vietata la cessione del contratto, fatti salvi quanto previsto dall'articolo 120, comma 1, lettera d) del Codice e i casi di fusione, accorpamento o cessioni/acquisizioni di ramo d'Azienda.

Qualsiasi atto contrario farà sorgere in capo alla Committente il diritto a risolvere il Contratto, come pure a procedere all'esecuzione in danno, con rivalsa sulla cauzione prestata e salvo, comunque, il risarcimento dell'eventuale ulteriore danno.

In caso di cessione totale o parziale o fusione o trasformazione, l'OEA si impegnerà a comunicare immediatamente alla Committente ogni variazione che comporti il subentro di altra Impresa, al fine di consentire di predisporre l'atto autorizzativo. Il subentrante dovrà trasmettere la Dichiarazione sostitutiva con cui si impegnerà a mantenere le preesistenti condizioni economiche e normative del Servizio e una copia dell'atto di cessione o fusione.

La possibilità di contrattare con il nuovo Operatore Economico, risultante dalla cessione o dalla fusione di aziende, rimarrà, comunque, subordinata alla verifica da parte della Committente del rispetto degli adempimenti legislativi in materia di affidamento di pubblici e, in ogni caso, di quanto previsto all'art. 120, comma 1, lettera d), del Codice.

In caso di consorzi o RTI si applicherà quanto previsto all'art. 48 del Codice.

Per quanto riguarda la cessione dei crediti si applicherà la disciplina di cui all'art. 6 dell'Allegato II.14 del Codice.

29. VERIFICHE SUL MANTENIMENTO DEL POSSESSO DEI REQUISITI

La Committente, per tutta la durata dell'Appalto, potrà richiedere l'aggiornamento della documentazione presentata per la stipula del contratto, sia per le dichiarazioni sostitutive di certificazioni con scadenza temporale, sia con riferimento all'ulteriore documentazione relativa ai requisiti generali e speciali, al fine di procedere ai controlli sulla permanenza dei requisiti dichiarati dall'OEA.

Resta comunque fermo che l'OEA avrà l'obbligo di tenere costantemente aggiornati i documenti amministrativi presentati per la stipula del contratto e avrà l'obbligo di:

- a) comunicare immediatamente ogni modificazione e/o integrazione relativa alle attestazioni rilasciate nelle dichiarazioni a corredo dell'offerta;
- b) trasmettere la Dichiarazione sostitutiva circa il possesso dei requisiti di cui all'art. 94 del Codice, con cadenza semestrale a partire dalla data di stipula del contratto e per tutta la sua durata contrattuale, compresa eventuale proroga.

30. BREVETTI INDUSTRIALI E DIRITTI D'AUTORE

L'OEA assumerà ogni responsabilità conseguente all'uso di dispositivi o all'adozione di soluzioni tecniche o di altra natura che comportino la violazione di diritti di brevetto, di autore ed in genere di privativa altrui.

Qualora venga promossa nei confronti della Committente un'azione giudiziaria da parte di terzi che vantino i tali diritti, l'OEA si obbligherà a manlevare e tenere indenne l'Amministrazione, assumendo a proprio carico tutti gli oneri conseguenti, inclusi i danni verso terzi, le spese

giudiziali e legali a carico dell'Amministrazione.

La Committente si impegnerà ad informare prontamente l'OEA delle predette iniziative giudiziarie e, in caso di difesa congiunta, l'OEA riconoscerà alla Committente la facoltà di nominare un proprio legale di fiducia da affiancare al difensore scelto dall'OEA.

Nell'ipotesi di azione giudiziaria per le citate violazioni nei confronti della Committente, quest'ultima, fermo restando il diritto al risarcimento del danno nel caso in cui la pretesa azionata sia fondata, avrà la facoltà di dichiarare la risoluzione di diritto del Contratto, recuperando e/o ripetendo il corrispettivo versato, detratto un equo compenso per i servizi erogati.

31. ONERI FISCALI E SPESE CONTRATTUALI

Il Contratto sarà stipulato nella forma della scrittura privata con firma digitale.

Saranno a carico dell'OEA tutte le spese contrattuali, gli oneri fiscali, quale il valore dell'imposta di bollo proporzionata al valore del Contratto, che, ai sensi dell'art. 18, comma 10 e dell'art. 3 dell'allegato I.4 del Codice, sarà determinato in euro 500,00 (cinquecento/00) - fascia d'importo di importo maggiore o uguale a 5 milioni e inferiore a 25 milioni di euro.

32. MODALITA' DI FATTURAZIONE

Lo Stato di avanzamento lavori (di seguito, per brevità, anche SAL) costituirà il documento consuntivo nel quale saranno riepilogate le informazioni relative alle attività di volo effettuate nel periodo di riferimento.

IL SAL sarà emesso mensilmente dall'OEA e dovrà riportare nella parte descrittiva il dettaglio giornaliero del numero e della tipologia degli interventi svolti, con l'indicazione della data, della Base Operativa, del tipo e della marca dell'elicottero, della località dell'intervento, degli orari di inizio e fine missione, dei minuti di volo effettuati e delle ore correlate all'eventuale manutenzione programmata e straordinaria.

Tali informazioni dovranno essere riassunte in appositi prospetti dai quali si evinca chiaramente il dettaglio dei minuti di volo effettivamente erogati nel mese e le ore correlate all'eventuale manutenzione programmata e straordinaria, con la quantificazione del corrispettivo variabile spettante in relazione al mese rendicontato, che sarà richiesto unitamente alla quota mensile relativa alla componente fissa del corrispettivo.

Il DEC potrà concordare con l'OEA una più puntuale e dettagliata modalità operativa per la redazione del SAL, fermo restando che il documento dovrà contenere almeno le predette minime informazioni.

Il DEC potrà concordare con l'OEA una più puntuale e dettagliata modalità operativa per la redazione del SAL, fermo restando che il documento dovrà contenere almeno le predette minime informazioni.

L'OEA dovrà trasmettere il SAL mensilmente, entro 15 giorni lavorativi dalla fine del mese di riferimento, al DEC ed al Direttore Operativo di riferimento per la Base Operativa.

Le informazioni contenute nella parte descrittiva del predetto SAL saranno verificate, entro quindici giorni lavorativi dal ricevimento, dal citato Direttore Operativo, che, sulla scorta dei rapporti di volo e della documentazione in proprio possesso, procederà, in assenza di criticità, alla validazione dei dati, trasmettendo una specifica attestazione al DEC.

Il Direttore Operativo, alla presenza di criticità, dovrà procedere alla validazione e all'attestazione dei dati che riterrà corretti, evidenziando le eventuali irregolarità al DEC.

Il DEC, fermo restando l'autonomo esame del SAL mensile e sulla scorta della predetta attestazione del Direttore Operativo, verificherà anche gli aspetti contabili del documento e accerterà la regolare esecuzione del Contratto attraverso l'emissione, entro venti giorni lavorativi dalla ricezione della predetta attestazione dal parte del Direttore Operativo, dell'Attestazione di Verifica intermedia riferita al mese di riferimento, il cui importo corrisponderà al 99,50% dell'imponibile indicato nella stessa, poiché il restante 0,50% sarà liquidato solo al termine del Contratto, dopo l'approvazione da parte dell'Amministrazione del Certificato di Verifica e di Conformità.

Nell'ipotesi che il DEC, anche sulla scorta delle predette eventuali irregolarità comunicate dal Direttore Operativo, rilevasse criticità e/o condizioni per l'applicazione di eventuali decurtazioni dal corrispettivo riguardante la componente fissa e variabile e/o per l'applicazione di eventuali penali, trasmetterà, tramite Posta Elettronica Certificata (PEC), le contestazioni all'OEA, che dovrà produrre, entro e non oltre i successivi 10 (dieci) giorni lavorativi, le proprie eventuali giustificazioni scritte; ove le suddette giustificazioni non pervenissero ovvero non fossero ritenute soddisfacenti, il DEC procederà ad operare le predette decurtazioni ed applicherà, ai sensi dell'art. 126 del Codice e in aderenza all'art. 17 del presente Capitolato, le previste penali, emettendo, entro venti giorni lavorativi dal riscontro dell'OEA o entro venti giorni lavorativi dalla scadenza dei predetti dieci giorni decorsi inutilmente in assenza di riscontro, la predetta attestazione dell'Attestazione di Verifica intermedia per l'importo rideterminato, al netto del citato 0,50%.

Il DEC avrà cura di trasmettere, entro cinque giorni lavorativi dall'emissione, la citata Attestazione di Verifica intermedia al Servizio 6 "Emergenza Urgenza Sanitaria - Isole minori e aree disagiate" del Dipartimento per la Pianificazione Strategica dell'Assessorato Regionale della Salute, competente istituzionalmente dell'organizzazione dei Servizi e titolare del potere di spesa.

In applicazione delle disposizioni previste dall'art. 3 del D.M. 7 dicembre 2018, modificato e integrato dal D.M. 27 dicembre 2019, recante "Modalità e tempi per l'attuazione delle disposizioni in materia di emissione e trasmissione dei documenti attestanti l'ordinazione degli acquisti di beni e servizi effettuata in forma elettronica (NSO)", che hanno previsto, dall'1/1/2022, l'obbligo dell'utilizzo del "Nodo di Smistamento degli Ordini" anche per le spese delle Regioni attinenti alla gestione sanitaria accentrata (GSA), il predetto competente Servizio 6 procederà, entro 5 giorni lavorativi dalla ricezione della predetta Attestazione di Verifica intermedia trasmessa dal DEC, alla trasmissione dell'ordine elettronico attraverso il citato "Nodo di Smistamento degli Ordini (NSO)".

In applicazione della Risoluzione del 14/7/2000, n.114, del Ministero delle Finanze - Dipartimento Entrate Affari Giuridici Uff. del Dir. Centrale, le attività di elisoccorso, correlate al corrispettivo variabile, con riferimento alla maggior parte delle prestazioni saranno in esenzione IVA, ai sensi dell'articolo 10, punto 15) del DPR n. 633 del 1972, in conformità con quanto disposto dall'articolo 13, lettera p), della direttiva comunitaria 17 maggio 1977, n. 77/388.

Fermo restando l'ambito soggettivo di cui alla Circolare interpretativa dell'Agenzia delle Entrate n. 1/E del 9 febbraio 2015, in relazione al pagamento del corrispettivo fisso e quando non ricorreranno le predette condizioni correlate alle prestazioni in esenzione IVA, ai fini del versamento dell'IVA per cessione di beni e prestazioni di servizi a favore delle Pubbliche Amministrazioni, si applicherà quanto previsto dall'art. 7-ter del D.P.R. n.633 del 1972 ("*split*

payment”), introdotto dall’art. 1, comma 629, della legge n.190 del 2014 come modificato dal D.L. 24 aprile 2017, n. 50, convertito dalla legge 21 giugno 2017, n. 96, e le relative disposizioni di attuazione tra le quali il D.M. 23 gennaio 2015 come modificato dal D.M. 27 giugno 2017.

In ogni fattura elettronica dovranno essere indicati, oltre alla Base Operativa, al mese di riferimento e agli estremi del relativo contratto, i dati obbligatori relativi al CIG e al CUP e gli estremi dell’ordine validato da NSO (c.d. tripletta) e, ai sensi del D.M. 55 del 3 aprile 2013, la medesima fattura dovrà essere trasmessa tramite il Sistema di Interscambio (SdI) di SOGEI, affinché venga ricevuta dall’Amministrazione nel Sistema di Fatturazione Elettronica Regionale.

Ciascuna fattura elettronica dovrà essere intestata a: Regione Siciliana- Assessorato della Salute- Dipartimento per la Pianificazione Strategica - Servizio 6 “Emergenza Urgenza Sanitaria - Isole minori ed aree disagiate“ e dovrà riportare il Codice Univoco: K0WVNP nonché il "Riferimento all’Ufficio”: K0WVNP_S0006.

Ai fini del pagamento della fattura elettronica, il citato Servizio 6 procederà ad acquisire il documento unico di regolarità contributiva (D.U.R.C.) relativo alla posizione dell’OEA e degli eventuali subappaltatori, attestante la regolarità in ordine al versamento dei contributi previdenziali e dei contributi assicurativi obbligatori per gli infortuni sul lavoro e le malattie professionali dei dipendenti.

Il Servizio 6, in ottemperanza alle disposizioni previste dall’art. 48-bis del D.P.R. 602 del 29 settembre 1973, con le modalità di cui al Decreto del Ministero dell’Economia e delle Finanze del 18 gennaio 2008 n. 40 ed in aderenza alla L. n.205/2017, procederà, altresì, a verificare se l’OEA sarà inadempiente all’obbligo di versamento derivante dalla notifica di una o più cartelle di pagamento per un ammontare complessivo pari almeno a tale importo. Nel caso in cui l’Agenzia delle Entrate comunicasse la presenza di un inadempimento a carico del beneficiario, l’Amministrazione applicherà quanto disposto dall’art. 3 del decreto di attuazione di cui sopra.

La liquidazione della fattura elettronica, nel rispetto dei tempi previsti dall’art. 4 del D.Lgs. 9 ottobre 2002, n. 231, recante “Attuazione della direttiva 2000/35/CE relativa alla lotta contro i ritardi di pagamento nelle transazioni commerciali“, fatti salvi, comunque, i casi di impossibilità di procedere ai pagamenti, sarà disposta dal Servizio 6 entro i 30 (trenta) giorni lavorativi successivi alla data di accettazione di ciascuna fattura elettronica nel sopraccitato Sistema di Fatturazione Elettronica ed il corrispettivo sarà accreditato sul conto corrente dedicato comunicato dall’OEA, ai sensi della legge 13 agosto 2010 n. 136 e s.m.i.

I termini di pagamento di cui al comma precedente saranno derogati a causa dell’eventuale indisponibilità fisiologica della piattaforma regionale “Sistema COntabile REgionale” (SCORE) e per il tempo strettamente necessario alla ripresa dell’operatività della predetta piattaforma.

L’OEA, sotto la propria esclusiva responsabilità, renderà tempestivamente noto all’Amministrazione le variazioni che si verificassero circa le modalità di accredito di cui sopra e, in difetto di tale comunicazione, anche se le variazioni venissero pubblicate nei modi di legge, l’OEA non potrà sollevare eccezioni in ordine ad eventuali ritardi dei pagamenti, né in ordine ai pagamenti già effettuati.

Resta tuttavia inteso che, trattandosi di un servizio di “pubblica utilità”, per nessun motivo, ivi compreso il caso di ritardi nei pagamenti dei corrispettivi dovuti, l’OEA potrà sospendere l’erogazione dei Servizi e, comunque, lo svolgimento delle attività previste nel Contratto e, nel caso d’interruzione arbitraria delle prestazioni contrattuali, l’OEA sarà considerato diretto re-

sponsabile degli eventuali danni diretti e indiretti subiti dall'Amministrazione e da terzi.

33. VERIFICHE DI CONFORMITÀ

L'Amministrazione, attraverso il RUP e il DEC, potrà eseguire, in corso d'opera e anche senza preavviso, unilaterali verifiche per l'accertamento dell'esecuzione contrattuale.

In conformità a quanto previsto dall'art. 114 e dell'allegato I.14 del "Codice", l'Amministrazione accerterà periodicamente la regolare esecuzione del Contratto attraverso l'Attestazione di Verifica intermedia emessa mensilmente dal Direttore dell'Esecuzione del Contratto, sulla scorta della documentazione consuntiva presentata dall'OEA e preliminarmente verificata dai rispettivi Direttori Operativi.

Il Direttore dell'Esecuzione, a seguito dell'intervenuta ultimazione dei Servizi, sarà tenuto a rilasciare il certificato attestante l'avvenuta ultimazione delle prestazioni.

La verifica di conformità sarà eseguita dal Direttore dell'Esecuzione del Contratto attraverso il rilascio del "Certificato di verifica di conformità", con il quale sarà certificato che le prestazioni contrattuali siano state eseguite dall'OEA a regola d'arte sotto il profilo tecnico e funzionale, in conformità e nel rispetto delle condizioni, modalità, termini e prescrizioni contrattuali, nonché delle leggi di settore.

La Committente si riserva, comunque, ai sensi dell'art. 116, comma, 5, del Codice, di prevedere la nomina di uno o più verificatori, diversi dai predetti Direttori dell'Esecuzione, per il rilascio del predetto Certificato di verifica di conformità.

34. RESPONSABILE UNICO DEL PROGETTO, DIRETTORI DELL'ESECUZIONE DEL CONTRATTO E RESPONSABILE AZIENDALE DEI SERVIZI

Nel segnalare che l'Amministrazione, in relazione alla presente procedura negoziata e ferma restando la competenza istituzionale del Servizio 6, ha affidato alla Struttura Dipartimentale "Area 2 – Controllo di gestione del SSR" l'incarico di svolgere le funzioni tecniche relative alla "Programmazione delle spesa per investimenti", alla "Redazione della Progettazione in un unico livello" e alla "Predisposizione dei documenti di gara", si rappresenta che la medesima Amministrazione, a seguito degli esiti della manifestazione di interesse, con l'adozione della "decisione di contrarre", di cui all'art. 17, comma 1, del Codice la proceduto, ai sensi dell'art.15 e dell'allegato "I.2" del Codice, alla nomina del Responsabile Unico del Progetto (RUP) al quale è stato affidato l'incarico di svolgere le fasi di affidamento ed esecuzione della procedura negoziata e ha proceduto, ai sensi dell'art. 114 e dell'allegato II.14 del medesimo Codice, alla nomina del Direttore dell'Esecuzione (DEC).

Durante l'esecuzione contrattuale, il RUP impartirà le istruzioni occorrenti a garantire la regolarità dell'esecuzione del Servizio e stabilirà la periodicità con la quale il DEC sarà tenuto a presentare rapporto sull'andamento delle principali attività di esecuzione del contratto.

La Committente, su indicazione del DEC e sentito il RUP, individuerà, tra i dipendenti degli Enti del SSR di pertinenza di ciascuna Base Operativa i Direttori Operativi, che potranno avvalersi di eventuali Assistenti, per svolgere i compiti relativi alle funzioni di controllo, coordinamento e verifica in corso d'opera presso le medesime Basi, nonché per coadiuvare il medesimo DEC nell'ambito delle sue funzioni.

Al fine del controllo di qualità sui Servizi che saranno resi dall'OEA, con particolare riferimento agli aspetti tecnici aeronautici, la Committente si riserverà la facoltà di individuare un Consulente Aeronautico nell'ambito della predetta fattispecie della "Struttura di Supporto al

RUP”.

L'OEA, all'atto della stipulazione del Contratto, dovrà indicare alla Committente il nominativo del Responsabile aziendale della gestione dei rapporti contrattuali e di un suo sostituto, che svolgerà il ruolo di interfaccia con il RUP ed il DEC per tutte le eventuali problematiche inerenti la modalità di svolgimento dei Servizi, nonché del proprio Direttore Tecnico a cui faranno capo tutte le problematiche tecniche inerenti alla gestione degli elicotteri utilizzati per lo svolgimento dei Servizi.

In caso di sostituzione del Responsabile aziendale o del Direttore Tecnico nel corso di esecuzione del Contratto, l'OEA dovrà tempestivamente darne comunicazione alla Committente, al RUP ed al DEC, trasmettendo i nominativi dei Soggetti individuati per le relative sostituzioni.

34.1 Attività del Direttore dell'Esecuzione del Contratto

Il DEC svolgerà responsabilmente le numerose attività descritte nel presente Capitolato e le attività, previste dal Codice, di coordinamento, direzione e controllo tecnico contabile e amministrativo dell'esecuzione del contratto che sarà stipulato, assicurando la regolare esecuzione da parte dell'OEA nei tempi stabiliti, in conformità alle prescrizioni contenute nei documenti contrattuali e applicando puntualmente, nei casi previsti, le penali di cui all'art. 17 del presente Capitolato, ripetute all'art. 15 del Contratto.

A seguito dell'efficacia del contratto, il DEC, anche sulla base delle disposizioni del RUP, darà avvio all'esecuzione delle prestazioni contrattuali, fornendo all'OEA tutte le istruzioni e le direttive necessarie e redigerà apposito verbale datato e firmato anche dall'OEA, nel quale saranno indicati, in quanto compatibili con la tipologia di prestazioni:

- a) le aree e gli ambienti dove si svolgerà l'attività;
- b) la descrizione dei mezzi e degli strumenti eventualmente messi a disposizione dalla Committente.

Il verbale di avvio conterrà, altresì, la dichiarazione attestante che lo stato attuale degli ambienti sarà tale da non impedire l'avvio dell'attività.

Il DEC, durante l'esecuzione delle attività, impartirà all'OEA, tramite l'emissione di “Ordini di servizio” scritti, tutte le disposizioni e le istruzioni operative necessarie, che saranno comunicati per conoscenza anche al RUP e l'OEA sarà tenuto ad uniformarsi, fatta salva la facoltà di iscriverne le proprie riserve e fermo restando che, qualsiasi divergenza o contestazione fra l'OEA e la Committente inerente all'esecuzione del contratto, non darà diritto al primo di sospendere o ritardare l'esecuzione del Servizio, nè titolo a giustificare i ritardi nella continuazione dello stesso.

In relazione alle specifiche tipologie di servizi oggetto del contratto, le attività di controllo del DEC saranno indirizzate a valutare, in particolare, seguenti profili:

- a) la qualità del Servizio o della fornitura, intesa come aderenza o conformità a tutti gli *standard* qualitativi e quantitativi richiesti nel contratto e/o nel Capitolato;
- b) l'adeguatezza delle prestazioni per il raggiungimento degli obiettivi;
- c) il rispetto dei tempi;
- d) l'adeguatezza della reportistica sulle prestazioni e le attività svolte;
- e) il rispetto delle condizioni di lavoro del personale dell'OEA e di quello degli eventuali subappaltatori.

Il DEC segnalerà tempestivamente al RUP eventuali ritardi, disfunzioni o inadempimenti rispetto alle prescrizioni contrattuali, procedendo, nei casi di inadempienza contrattuale, all'applicazione delle penali di cui all'art. 17 del presente Capitolato, che dovrà riassumere semestralmente nell'ambito di una specifica relazione da trasmettere al medesimo RUP.

Al verificarsi delle condizioni previste all'art. 4, punti B) e C) del presente Capitolato e disciplinate dall'Art. 3, commi 2 e 3, del Contratto, il DEC disporrà la documentazione necessaria per consentire al competente Servizio 6 di procedere, con l'adozione di specifico provvedimento e con la sottoscrizione del relativo Atto di sottomissione, alla parziale riduzione economica del contratto.

35. DOCUMENTAZIONE TECNICA FACENTE PARTE DELL'OFFERTA DI GARA

In sede di presentazione dell'Offerta per partecipare alla procedura negoziata, gli Operatori invitati dovranno produrre la seguente documentazione:

- 1) **Relazione** particolareggiata di presentazione, in aderenza alle indicazioni contenute nel paragrafo 6.1;
- 2) **Elenco dei 6 aeromobili** proposti per i Servizi previsti, ivi compresa l'indicazione dell'elicottero sostitutivo, con l'identificazione delle marche di immatricolazione, dei numeri di serie e della data di prima immatricolazione, da rilevare anche dalla copia della specifica documentazione aderente alle indicazioni contenute nel paragrafo 10.1 del Capitolato, che dovrà essere parimenti allegata al predetto elenco;
- 3) **Piano di impiego** di ciascuno dei sei elicotteri proposti per l'espletamento dei Servizi relativi all'intero periodo contrattuale;
- 4) **Certificato di Operatore Aereo (COA/AOC)** in copia, rilasciato dalla competente Autorità aeronautica, ai sensi del Regolamento n. 1008/2008 del 24 settembre 2008, per attività di Trasporto Aereo Commerciale (CAT) con elicotteri, dalle cui Specifiche delle Operazioni associate si rilevi sia l'autorizzazione all'impiego di elicotteri dello stesso tipo e variante di tipo di quelli che il concorrente presenterà in offerta e sia il possesso delle seguenti approvazioni:
 - HEMS (*Annex V - Specific Approvals - Part Spa - Subpart J "Helicopter Emergency Medical Service Operations"*);
 - Trasporto di materiale pericoloso (*Annex V - Specific Approvals - Part Spa - Sub-part G "Transport of Dangerous Goods"*);
- 5) **Certificato di approvazione CAMO** (*Continued Airworthiness Maintenance Organisation*) in copia, riportante la Specifica delle Abilitazioni (SA) e l'organigramma aziendale dell'Impresa Esercente, emesso in accordo al Regolamento EASA n. 1321/2014 e successivi emendamenti, Annesso Vc (Parte CAMO);
- 6) **Certificato di approvazione EASA, Part 145** in copia, quale ditta di manutenzione, contenente la "Specifica delle Abilitazioni", la "Lista delle Operazioni Autorizzate" (LOA) e l'annesso organigramma dell'impresa di manutenzione ovvero copia del contratto di manutenzione, regolarmente approvato dall'ENAC, fra l'Operatore concorrente e l'impresa di manutenzione riportante l'impegno di quest'ultima ad ottemperare, senza riserva alcuna, al contratto per tutta la durata dell'appalto.
- 7) **Manuale di Volo** in copia di ciascun elicottero proposto e, in particolare, delle Sezioni "Limitazioni", "Peso" e "Centraggio", unitamente alla "Lista degli equipaggiamenti" e agli eventuali supplementi relativi alle installazioni accessorie;

- 8) **Schema d'impiego del personale per ogni Base Operativa**, che descriva in linea generale e per l'intera durata contrattuale, i nominativi e le qualifiche del personale che l'Operatore intenderà attivare nelle relative Basi Operative e che tenga conto sia della particolare tipologia dei Servizi che dovranno essere coperti nell'intero periodo contrattuale, senza soluzione di continuità e con impegno anche nei giorni festivi e sia del carico di lavoro derivante dall'orario di apertura delle medesime Basi, facendo, pertanto, risultare su archi di 30 (trenta) giorni consecutivi, e quindi annuali, le giornate di lavoro e di riposo conformi alla normativa vigente.
- 9) **Schede tecniche** per l'esame delle caratteristiche degli aeromobili proposti e del personale impiegato in ogni Base Operativa, che, in particolare, conterranno le informazioni relative a:
- A) caratteristiche degli aeromobili:**
Tali schede riassumeranno le caratteristiche tecniche riferite sia ai requisiti generali minimi che ai requisiti specifici per tipologia di elicottero, meglio specificati nel presente Capitolato e dovranno essere supportati sia da copia dell'idonea documentazione necessaria e utile per la più agevole verifica della rispondenza delle caratteristiche aeronautiche degli elicotteri ai requisiti minimi richiesti e sia da copia dei documenti tecnici degli aeromobili offerti dai quali si rilevi il valore che sarà indicato nelle specifiche righe e/ l'eventuale metodo di determinazione;
- B) personale impiegato:**
Tali schede correlate a ciascuna tipologia di personale prevista in ogni Base Operativa (Pilota Comandante, Copilota e Tecnico di manutenzione/Elicotterista), descriveranno in forma nominativa i dati relativi alle qualifiche ed all'esperienza posseduta dal Personale che il Concorrente intenderà proporre per lo svolgimento dei Servizi e dovranno essere corredati dai relativi *curricula vitae* sottoscritti da ogni professionalità che sarà impiegata, provvisti della dichiarazione di responsabilità prevista dall'art. 76 del D.P.R. n.445/2000 e ss.mm.ii. e della copia del relativo documento di riconoscimento;
- 10) **Tutta la documentazione richiamata nel Capitolato e di seguito elencata:**
- Programma di manutenzione di ogni aeromobile;
 - Programma di formazione e addestramento del personale dell'Operatore;
 - Programma di formazione e addestramento del personale sanitario;
 - Documentazione e *depliant* per l'illustrazione delle apparecchiature elettromedicali;
 - Programma di implementazione del *Safety Management System* (SMS);
 - Programma per la fornitura, organizzazione e gestione del Servizio antincendio, ove previsto;
 - Documentazione e *depliant* per l'illustrazione delle caratteristiche tecniche di ogni aeromobile proposto;
- 11) **Dichiarazione Sostitutiva di Certificazione e di Atto di Notorietà** redatta ai sensi degli articoli 19, 46 e 47 del decreto del Presidente della Repubblica n.445/2000 e sotto la responsabilità ex art. 76 del medesimo DPR, sottoscritta digitalmente dal Legale Rappresentante dell'Operatore Economico partecipante o dall'eventuale Procuratore (con l'allegazione della copia del documento di riconoscimento del sottoscrittore), **relativa alla rispondenza dei sei elicotteri offerti ai minimi requisiti generali e specifici e ai requisiti tecnici, in aderenza alle indicazioni contenute nel paragrafo 10.1;**

36. DEFINIZIONE DELLE CONTROVERSIE

Per le controversie derivanti dalla presente procedura di gara sarà competente il Tribunale Amministrativo Regionale di Palermo.

37. RINVIO A NORMATIVE

Per quanto non previsto nel presente Capitolato Speciale d'appalto, varranno le disposizioni dettate dal Codice civile in tema di disciplina di contratti pubblici, dal Codice, dalle norme comunitarie, nazionali e regionali in quanto applicabili e tutte le disposizioni vigenti che regolano l'attività di vigilanza per quanto applicabili e non derogate dagli atti di gara.

**Il Responsabile Unico del Progetto
(dott. Emanuele Di Paola)**