



**REPUBBLICA ITALIANA
REGIONE SICILIANA**

**ASSESSORATO DELLA SALUTE - ASSESSORATO DELL'ECONOMIA
DIPARTIMENTO PER LA PIANIFICAZIONE STRATEGICA -
UFFICIO SPECIALE "CENTRALE UNICA DI COMMITTENZA PER L'ACQUISIZIONE DI BENI
E SERVIZI DELLA REGIONE SICILIANA"**

**PROCEDURA DI GARA APERTA, AI SENSI DELL'ART. 71 DEL D.LGS. 31/3/2023, N. 36 E
SS.MM.II, SUDDIVISA IN QUATTRO LOTTI, PER L'AFFIDAMENTO PER TRENTA MESI,
NELL'AMBITO DEL "SERVIZIO DI URGENZA-EMERGENZA SANITARIA (S.U.E.S.)
118", DEI SERVIZI AERONAUTICI DI ELISOCCORSO E DEI SERVIZI ACCESSORI DA
SVOLGERE NEL TERRITORIO DELLA REGIONE SICILIANA, CON IL SUPPORTO
DELLE BASI OPERATIVE REGIONALI HEMS DI LAMPEDUSA, MESSINA, PALERMO E
PANTELLERIA, E, LIMITATAMENTE ALLE BASI DI MESSINA E PALERMO, PER
L'AFFIDAMENTO DEL SERVIZIO DI VIGILANZA ANTINCENDIO.**

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’	19
3 SUDDIVISIONE IN LOTTI	21
4 DURATA E MODIFICHE CONTRATTUALI	22
5 TIPOLOGIA DEI SERVIZI E DELLE MISSIONI E CORRISPETTIVI	23
5.1 TIPOLOGIA DEI SERVIZI	23
5.2 TIPOLOGIA DELLE MISSIONI	24
5.3 CORRISPETTIVO PREVISTO PER LO SVOLGIMENTO DEI SERVIZI	26
6 RELAZIONE, OBBLIGHI, ADEMPIMENTI E RESPONSABILITÀ DELL’OPERATORE ECONOMICO AGGIUDICATARIO - VERIFICHE DELL’AMMINISTRAZIONE	29
6.1 RELAZIONE RIASSUNTIVA DELLE ATTIVITÀ SVOLTE DALL’OPERATORE CONCORRENTE.....	30
6.2 OBBLIGHI SPECIFICI DELL’OPERATORE ECONOMICO AGGIUDICATARIO	30
6.3 ADEMPIMENTI DELL’OEA.....	35
6.4 CONTRATTI COLLETTIVI DI LAVORO E OSSERVANZA DELLE LEGGI SUL LAVORO E SULLA PREVIDENZA	36
6.5 RESPONSABILE AZIENDALE PER I RAPPORTI CON L’AMMINISTRAZIONE E CON LE CC.OO. 118 37	118
6.6 VERIFICHE DELL’ANDAMENTO DEL CONTRATTO E CONTROLLI DI QUALITÀ	37
6.7 FASE DI SUBENTRO DEL NUOVO OPERATORE ECONOMICO	38
7 CARATTERISTICHE TECNICHE GENERALI DEL SERVIZIO E RETI DI DESTINAZIONE HEMS	39
7.1 SERVIZIO EMERGENZA-URGENZA SANITARIA (S.U.E.S.) 118.....	39
7.2 RETE DI DESTINAZIONI HEMS	41
7.3 BASI OPERATIVE HEMS	43
7.4 ELISUPERFICI A SERVIZIO DI STRUTTURE OSPEDALIERE.....	43
7.5 ELISUPERFICI A SERVIZIO DI COMUNITÀ ISOLATE.....	44
7.6 SITI HEMS ED ELISUPERFICI OCCASIONALI	44
8 ORGANIZZAZIONE DELLE BASI OPERATIVE HEMS.....	45
8.1 CARATTERISTICHE E REQUISITI DELLE BASI	45
8.2 SITUAZIONE DELLE BASI OPERATIVE HEMS	46
8.3 STRUTTURA PER IL RICOVERO DELL’ELICOTTERO.....	49
8.4 BIBLIOTECA TECNICO-OPERATIVA.....	49
9 ORGANIZZAZIONE E MODALITÀ’ DI SVOLGIMENTO DEI SERVIZI	51
9.1 “PROCEDURE E MODALITÀ DI IMPIEGO DEGLI ELICOTTERI” E “ORARIO DEL SERVIZIO”.....	51
9.2 TEMPI DI DECOLLO E DI INTERVENTO	52
9.3 METODO DI CALCOLO DEL TEMPO DI VOLO	53
9.4 CASI PARTICOLARI DI SOSTA DEGLI ELICOTTERI IN ALTRO SITO.....	53
9.5 OBBLIGO DI SPEGNIMENTO DEI ROTORI	53
9.6 SPECIFICHE PER IL VOLO NOTTURNO CONVENZIONALE	53
9.7 REGISTRO INTERVENTI E SISTEMA INFORMATIVO	55

9.8	MAXI-EMERGENZE	56
9.9	SISTEMA PER LA GESTIONE DELLA SICUREZZA IN CAMPO AERONAUTICO.....	56
10	CARATTERISTICHE DEGLI ELICOTTERI.....	57
10.1	REQUISITI GENERALI.....	57
10.2	REQUISITI TECNICI GENERALI PER TUTTE LE TIPOLOGIE DI ELICOTTERI.....	59
10.2.1	<i>Requisiti minimi.....</i>	59
10.3	REQUISITI MINIMI RELATIVI ALLA CABINA.....	61
10.4	REQUISITI MINIMI RELATIVI ALLE DOTAZIONI AVIONICHE, AI SISTEMI ED AGLI EQUIPAGGIAMENTI	63
10.5	TIPOLOGIE DI ELICOTTERO.....	64
10.5.1	<i>Elicottero di tipologia A.....</i>	64
10.5.2	<i>Elicottero di tipologia B.....</i>	65
10.6	PRESTAZIONI DEGLI ELICOTTERI	66
10.6.1	<i>Tipologia A.....</i>	66
10.6.2	<i>Tipologia B.....</i>	67
10.7	DOTAZIONI DEGLI ELICOTTERI.....	67
10.7.1	<i>Dotazioni minime per i voli con sorvolo del mare</i>	67
10.7.2	<i>Dotazione di sopravvivenza</i>	68
10.8	APPARATI, SISTEMI E APPARECCHIATURE ELETTROMEDICALI.....	68
10.8.1	<i>Gestione degli apparati sanitari</i>	68
10.8.2	<i>Allestimento sanitario dell'elicottero.....</i>	70
10.8.3	<i>Bombole per l'erogazione di ossigeno medicale.....</i>	72
10.8.4	<i>Predisposizione per l'installazione dell'Apparecchiatura per l'Extra Corporeal Membrane Oxygenation (ECMO).....</i>	73
10.9	RADIOCOMUNICAZIONE.....	74
11	FUORI SERVIZIO, LIMITAZIONI OPERATIVE, MANUTENZIONI E SOSTITUZIONE DI AEROMOBILI	75
11.1	FUORI SERVIZIO E LIMITAZIONI OPERATIVE.....	75
11.2	MANUTENZIONE E SOSTITUZIONE DEGLI ELICOTTERI.....	76
11.2.1	<i>Gestione della manutenzione degli elicotteri.....</i>	76
11.2.2	<i>Manutenzione giornaliera.....</i>	79
11.2.3	<i>Elicottero sostitutivo o di back up.....</i>	79
11.2.4	<i>Manutenzione programmata</i>	80
11.2.5	<i>Manutenzione programmata da svolgere nelle n. 3 Basi Operative "H24"</i>	80
11.2.6	<i>Manutenzione programmata nella Base Operativa "H12"</i>	81
11.2.7	<i>Manutenzione straordinaria in caso di Avarie</i>	82
11.2.8	<i>Interventi sostitutivi nei casi di fermo tecnico</i>	83
12	PERSONALE IMPIEGATO PER LO SVOLGIMENTO DEL SERVIZIO	84
12.1	PERSONALE DELL'OPERATORE ECONOMICO AGGIUDICATARIO	84
12.2	SOSTITUZIONE DEL PERSONALE DI VOLO E DI ASSISTENZA A TERRA	85
12.3	ORGANIZZAZIONE DEL PERSONALE	85
12.4	COMPOSIZIONE DELL'EQUIPAGGIO DI CONDOTTA E DI MISSIONE	87
12.5	PROFILI RICHIESTI PER IL PERSONALE DI CONDOTTA E TECNICO	87
12.6	CRITERI DI VALUTAZIONE DEL PERSONALE.....	90
12.7	TURNISTICA DEL PERSONALE DI CONDOTTA E TECNICO	92
12.8	PERSONALE SANITARIO	93
12.9	CERTIFICAZIONE SANITARIA DEI MEMBRI DELL'EQUIPAGGIO	94
12.10	ADDESTRAMENTO DEI MEMBRI DELL'EQUIPAGGIO.....	95
12.11	MANTENIMENTO DELLE CAPACITÀ PER IL PERSONALE DI CONDOTTA	96
12.12	NORME RIGUARDANTI L'IMPIEGO DI PILOTI SENZA ESPERIENZA SPECIFICA NEL SERVIZIO DI	

ELISOCCORSO REGIONALE	96
12.13 NORME RIGUARDANTI L'IMPIEGO DI TECNICI DI MANUTENZIONE-ELICOTTERISTI SENZA ESPERIENZA SPECIFICA NEL SERVIZIO DI ELISOCCORSO REGIONALE.....	97
13 ULTERIORI ADEMPIMENTI A CARICO DELL'OPERATORE ECONOMICO AGGIUDICATARIO	97
13.1 FORNITURA DELL'ABBIGLIAMENTO AL PERSONALE IMPIEGATO PER LO SVOLGIMENTO DEL SERVIZIO 97	
13.2 IDENTIFICAZIONE E IMMAGINE DEL SERVIZIO - LIVREA	99
13.3 GESTIONE DEL SERVIZIO DI SMALTIMENTO RIFIUTI.....	99
13.4 SERVIZIO DI PULIZIA DELL'ELICOTTERO	100
13.5 FORNITURA, GESTIONE E MANUTENZIONE DELL'IMPIANTO DI RIFORNIMENTO DEL COMBUSTIBILE	100
13.6 DISPONIBILITÀ DI MEZZI DI SUPPORTO A TERRA	101
14 FORNITURA E GESTIONE DEL SERVIZIO ANTINCENDIO	101
14.1 GESTIONE DEL SERVIZIO ANTINCENDIO NELLE BASI OPERATIVE INDIVIDUATE.....	101
14.2 DOTAZIONE DI ATTREZZATURE	102
15 RESPONSABILITÀ CIVILE E POLIZZE ASSICURATIVE	103
16 ATTIVAZIONE DEI SERVIZI.....	105
17 PENALI.....	105
18 DOCUMENTAZIONE TECNICA FACENTE PARTE DELL'OFFERTA DI GARA..	111
19 MODALITÀ DI FATTURAZIONE	114
20 VERIFICHE DI CONFORMITÀ.....	116
21 RESPONSABILE UNICO DEL PROGETTO, DIRETTORI DELL'ESECUZIONE E RESPONSABILE AZIENDALE DEI SERVIZI.....	116
21.1 ATTIVITÀ DEL DIRETTORE DELL'ESECUZIONE.....	117

PREMESSE

In relazione alla necessità e all'esigenza di procedere all'affidamento pluriennale dei Servizi di elisoccorso nel Territorio della Regione Siciliana per garantire, in particolare attraverso l'utilizzo di nuovi elicotteri, la fornitura di Servizi di "Emergenza Medica (HEMS)", di "Aeroambulanza (HHA)" e di quelli correlati agli "Interventi con il verricello di soccorso (HHO)", il Dipartimento per la Pianificazione Strategica dell'Assessorato Regionale della Salute (di seguito, per brevità, anche Amministrazione), con l'adozione del D.D.G. n.680 del 20/6/2024 ha individuato, ai sensi dell'art.15 e dell'allegato "I.2" del decreto legislativo 31 marzo 2023, n. 36, il Responsabile Unico del Progetto (di seguito, per brevità, anche RUP), al quale, ai sensi del comma 9 dell'art. 15 e del comma 13 dell'art 62 del D.Lgs. n. 36/2023 e ss.mm.ii, combinati con l'art. 9 dell'Allegato I.2 del medesimo D.Lgs. 36/2023, è stato assegnato il compito di svolgere le attività di pertinenza della medesima Amministrazione, nella qualità di Stazione Appaltante beneficiaria. Nella considerazione che l'espletamento dei citati Servizi mediante l'utilizzo di elicotteri nuovi è condizionato dalla durata della relativa costruzione, stimata dalle Società produttrici di elicotteri in circa 28 mesi dalla data di stipulazione dei relativi contratti di acquisto da parte degli Operatori aggiudicatari della relativa procedura di gara - alla quale dovrà essere sommata, al fine di consentire il concreto avvio dei richiamati Servizi, la tempistica necessaria, pari ad almeno 45 (quarantacinque) giorni lavorativi, per l'effettiva disponibilità dei nuovi elicotteri e per il relativo posizionamento nelle diverse Basi Operative -, per l'Amministrazione, nelle more dei tempi tecnici necessari per la disponibilità dei predetti elicotteri nuovi, è emersa la necessità di manifestare al medesimo RUP, nel contesto del citato D.D.G. n.680/2024, l'esigenza di predisporre preliminarmente una procedura di gara per l'individuazione di Operatori Economici che possano svolgere, nel più breve tempo possibile e nel periodo transitorio rispetto alla predetta finalità, i medesimi Servizi mediante l'utilizzo di elicotteri di pronto impiego.

Con il D.D.G. 1239 del 12 novembre 2024, è stata adottata dall'Amministrazione la "decisione di contrarre", propedeutica per la celebrazione della procedura aperta *per l'affidamento per trenta mesi dei servizi aeronautici di elisoccorso, suddivisa in tre Lotti e da svolgere con il supporto delle sei Basi Operative regionali HEMS*".

Tale procedura aperta è stata svolta dall'Ufficio Speciale "Centrale Unica di Committenza per l'acquisizione di beni e servizi della Regione Siciliana (di seguito, per brevità, anche CUC), nella qualità di Stazione Appaltante qualificata, che ha definito e approvato gli atti di gara, procedendo alla pubblicazione del relativo bando di gara sulla G.U.U.E n. S 229/2024 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 30/12/2024, 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 Correttivi del Codice" (approvato con Deliberazione n.109 del 23 dicembre 2024 del Consiglio dei Ministri) e i cui effetti si approssimavano ad entrare in vigore (Decreto legislativo n.209 del 31/12/2024), ha sospeso la richiamata procedura di gara aperta di cui al D.D.G. n.1239/2024, nonché tutti gli atti connessi, consequenziali ed allegati, al fine di adeguare la *Lex Specialis* alle nuove disposizioni legislative.

Con il D.D.G. n. 148/S6/2025 del 7 febbraio 2025, l'Amministrazione ha revocato in autotutela la precedente 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 n. 36/2023 e ss.mm.ii. (di seguito, per brevità, anche Codice), la "Decisione di contrarre" a mezzo della quale ha approvato

la “Progettazione in un unico livello” elaborata, ai sensi del nuovo art. 4 bis dell’allegato “I.7” del Codice dal RUP e ha autorizzato, ai sensi dell’art. 71 e dell’art. 58 del medesimo Codice, la celebrazione della nuova relativa procedura aperta, suddivisa in tre Lotti.

Con il D.D. n. 19 del 17/02/2025 la CUC ha definito e approvato gli atti di gara, procedendo alla pubblicazione del relativo bando di gara sulla G.U.U.E n. 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.

La procedura aperta è stata articolata nei seguenti tre Lotti:

- Lotto 1 - Due elicotteri di “Tipo A”, da utilizzare, per le missioni “HEMS” e “HAA” e per tratte di percorrenza a lungo raggio anche sopra il mare, nelle Basi operative di Lampedusa (AG) con operatività H24 presso il locale aeroporto e di Palermo con operatività H24 presso l’Aeroporto di Boccadifalco;
- Lotto 2 - Due elicotteri di “Tipo B, da utilizzare, per le missioni “HEMS” e “HAA” e per tratte di percorrenza a medio e corto raggio anche sopra il mare, nelle Basi operative di Messina con operatività H24 presso il Presidio Ospedaliero “Papardo” e di Pantelleria (TP) con operatività H12 presso il locale aeroporto;
- Lotto 3 - Due elicotteri di “Tipo B, da utilizzare, per le missioni “HEMS” e “HAA” e, limitatamente all’arco temporale diurno, per le missioni “HHO” (considerata l’installazione permanente del verricello di soccorso) e per tratte di percorrenza a medio e corto raggio su terra, nelle Basi operative di Caltanissetta con operatività H24 presso il Presidio Ospedaliero “S. Elia” e di Catania con operatività H24 presso il Presidio Ospedaliero “Cannizzaro”;

Si rappresenta che, nelle more della necessaria tempistica per la stipulazione dei contratti discendenti dall’eventuale aggiudicazione della predetta procedura aperta a 30 mesi di cui al richiamato D.D.G. n.148/S6/2025, l’Amministrazione, attraverso l’avviso pubblico di consultazione di mercato del 28/2/2025 pubblicato sulla G.U.U.E. S46 del 6/3/2025, al quale ha risposto solamente un Operatore Economico, ha ritenuto contestualmente di acquisire le manifestazioni di interesse per l’individuazione di Operatori economici da invitare, successivamente, a una specifica procedura negoziata senza bando di gara, ex art. 76, comma 2, del Codice, per l’affidamento, per un limitato periodo, dell’analogo “Servizio di elisoccorso con il supporto delle 6 Basi Operative regionali HEMS”, condizionata all’immediata disponibilità e operatività di sei elicotteri e del relativo necessario personale di condotta e tecnico;

In relazione alla procedura di aperta per 30 mesi, la CUC, alla scadenza del termine per la presentazione delle offerte, ha accertato che il Lotto 1 (Basi Operative di Lampedusa e Palermo) e il Lotto 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 un’unica offerta;

In virtù degli sviluppi della predetta procedura aperta, l’Amministrazione, con il D.D.G. n. 482/2025 del 7 maggio 2025 ha adottato la “Decisione di contrarre” per procedere, ai sensi dell’art. 76, comma 2, lettere a) e c), del Codice, all’indizione della predetta procedura negoziata senza pubblicazione di un bando e, conseguentemente, la CUC in data 14/5/2025 ha inviato l’invito a offrire all’unico Operatore economico che aveva manifestato l’interesse al richiamato predetto avviso pubblico di consultazione di mercato del 28/2/2025, prevedendo il termine del 6/6/2025 per la presentazione dell’Offerta, successivamente differito, su richiesta del medesimo Operatore, al 17/7/2025, termine entro il quale è stata presentata l’Offerta;

Con il D.D. n. 189 del 9/9/2025 la CUC, nell'approvare gli atti di gara relativi alla richiamata procedura aperta e nel dare atto che i Lotti 1 e 2 sono risultati deserti in quanto non sono state presentate offerte, ha aggiudicato il Lotto 3, previa verifica dell'esito positivo dei controlli circa il possesso dei requisiti di legge posseduti dall'Operatore aggiudicatario.

In riferimento, invece, alla citata procedura negoziata, la CUC con D.D. n. 225 del 22/9/2025, nell'approvare gli atti di gara, ha escluso dalla medesima procedura l'unico Operatore offerente per aver presentato un'offerta condizionata e per avere subordinato, quindi, il proprio impegno contrattuale ad uno schema differente rispetto a quello proposto e cristallizzato dall'Amministrazione negli atti di gara.

In relazione ai predetti Lotti andati deserti e in aderenza a specifico suggerimento dell'ANAC, la CUC, con nota n. 5944 del 24/11/2025 a firma anche dell'Amministrazione, ha richiesto a tutte le Centrali di committenza nazionali, in un'ottica di ottimizzazione e di contenimento della spesa pubblica mediante aggregazione nell'espletamento di procedure di gara ed allo scopo di evitare il ricorso a proroghe tecniche, l'eventuale vigenza di accordi quadro/convenzioni attivi, aventi ad oggetto il Servizio di elisoccorso regionale, a cui potere aderire.

Nel rappresentare che la CUC, con nota n. 6202 del 4/12/2025, ha reso noto, sulla scorta delle risposte dei predetti Soggetti aggregatori nazionali, l'indisponibilità di accordi quadro/convenzioni attivi aventi ad oggetto il Servizio di elisoccorso regionale, ma ha comunicato la presenza dell'iniziativa di un Soggetto aggregatore finalizzata a svolgere, in materia di Servizio di elisoccorso, una procedura aperta aggregata tra più Regioni, la cui tempistica per il relativo esperimento non è stata ritenuta dall'Amministrazione compatibile con l'urgenza della Regione Siciliana di individuare, nel più breve tempo possibile, un Operatore economico per l'espletamento del Servizio nelle Basi Operative di Lampedusa, Messina, Palermo e Pantelleria, stante l'imminente scadenza (31/12/2025) del contratto attualmente vigente.

Nel ritenere, comunque, di rivolgersi al predetto Soggetto aggregatore per l'affidamento pluriennale del Servizio di Elisoccorso Regionale da svolgere esclusivamente con elicotteri di nuova fabbricazione, l'Amministrazione, in raccordo con la CUC, ha ravvisato l'urgenza di avviare nell'immediato l'esperimento di un'ulteriore procedura aperta per l'affidamento del Servizio per 30 mesi, da pubblicare entro il 31/12/2025, che consenta di individuare nel più breve tempo possibile idonei contraenti per le richiamate n. 4 Basi Operative.

A tal proposito, con la nota n. 55292 dell'11/12/2025, l'Amministrazione ha richiesto alla CUC, nella qualità di Stazione appaltante qualificata, la disponibilità ad esperire in delega la richiamata procedura aperta, rappresentando che, nella qualità di Stazione appaltante beneficiaria e per il tramite del proprio RUP nominato con il D.D.G. n.680/2024, avrebbe predisposto tempestivamente, ai sensi del comma 9 dell'art. 15 e del comma 13 dell'art 62 del Codice, combinati con l'art. 9 dell'Allegato I.2 del medesimo Codice, la necessaria documentazione relativa alle attività di propria pertinenza.

La CUC, con la nota n. 6374 del 15/12/2025, ha riscontrato positivamente la predetta richiesta n.55292/2025, evidenziando che la procedura di gara sarebbe stata avviata nel rispetto delle previsioni di cui all'art. 5 della L.R. n.9/2021.

Nel prendere atto, come peraltro sottolineato di recente anche dall'ANAC, delle profonde criticità nel funzionamento delle dinamiche competitive in sede di gara caratterizzate dalla *“presenza di poche unità di operatori sul mercato”* e dalla scarsa disponibilità di elicotteri da pronto impiego, che rendono alquanto difficoltosa l'individuazione di nuovi contraenti, l'Amministrazione ha conseguentemente ravvisato l'esigenza, la necessità e l'opportunità,

compatibilmente con le caratteristiche del complesso Servizio, di individuare una soluzione che possa consentire l'identificazione di diversi efficienti Operatori economici che assicurino, contestualmente e alle migliori condizioni qualitative e di prezzo, il Servizio in ognuna delle predette n. 4 Basi Operative Regionale HEMS correlate ai citati n. 2 Lotti andati deserti.

Per le predette motivazioni e in piena aderenza sia alle disposizioni previste dall'art. 58 del Codice e sia alle indicazioni contenute nella specifica Raccomandazione AS1573/2019 dell'Autorità Garante della Concorrenza e del Mercato, l'Amministrazione, al fine di ulteriormente rispettare i principi sulla promozione delle condizioni di concorrenza e di garantire, ampliare e agevolare la massima partecipazione di più soggetti interessati al processo di selezione in favore di ognuna delle n. 4 Basi Operative, ha ritenuto di avviare lo svolgimento della nuova procedura aperta attraverso la suddivisione in quattro Lotti, fornendo le consequenziali indicazioni al RUP.

Il RUP, ai sensi del comma 9 dell'art. 15 e del comma 13 dell'art. 62 del Codice, combinati con l'art. 9 dell'Allegato I.2 medesimo Codice, ha predisposto tempestivamente la necessaria documentazione relativa alle attività di pertinenza della Stazione appaltante beneficiaria, definendo, ai sensi dell'art. 4 bis dell'allegato "I.7" del Codice, la "Progettazione in un unico livello" costituita dalla "Relazione generale illustrativa", dal "Capitolato Speciale d'Appalto" e dal "Documento di stima economica".

La predetta "Progettazione", ai sensi dell'art. 17, comma 1, del medesimo Codice, è stata approvata dall'Amministrazione con la "Decisione di contrarre" adottata con il D.D.G. n. 1464 del 16/12/2025, con la quale è stata autorizzata la celebrazione della relativa procedura aperta, suddivisa in quattro Lotti, che, ai sensi dell'art. 71 e dell'art. 58 del Codice, sarà svolta in modalità digitale dalla CUC, nella qualità di Stazione Appaltante qualificata e da aggiudicare mediante l'utilizzo, ai sensi dell'art. 108, commi 1 e 4, del medesimo Codice, del criterio dell'offerta economicamente più vantaggiosa.

CONTESTO OPERATIVO, OBIETTIVI E NORME DI RIFERIMENTO

Il contenuto principale dell'appalto, costituito dal Servizio di Elisoccorso regionale nella sua globalità, ha l'obiettivo di garantire, ad integrazione delle analoghe attività già definite per le Basi Operative di Caltanissetta e Catania, la completa effettuazione del predetto Servizio e lo svolgimento delle prestazioni specificate, con lo scopo di completare la piena operatività del sistema con il massimo livello di sicurezza.

Le attività discendenti dal citato appalto dovranno essere assicurate in forma di gestione imprenditoriale autonoma, razionale, efficiente e tempestiva, con assunzione di ogni onere e rischio correlati anche verso i terzi.

Ai sensi dell'art. 1 del Codice, la Stazione appaltante qualificata, con la collaborazione della Stazione appaltante beneficiaria, perseguirà, nell'interesse della comunità, il risultato dell'affidamento dei contratti e della loro esecuzione con la massima tempestività e il migliore rapporto possibile tra qualità e prezzo, nel rispetto dei principi di legalità, trasparenza e concorrenza.

La piena concorrenza tra gli Operatori economici sarà attuata per conseguire il miglior risultato possibile nell'affidare ed eseguire i contratti e la trasparenza sarà funzionale 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 del buon andamento e dei correlati principi di efficienza, efficacia ed economicità.

Gli obiettivi specifici da raggiungere saranno:

- il potenziamento del livello di funzionalità e di sicurezza dei servizi relativi all'attività di Elisoccorso nelle Basi Operative HEMS di Lampedusa, Messina, Palermo e Pantelleria
- l'incremento del grado di efficienza e di efficacia delle attività legate alla gestione delle predette quattro Basi Operative HEMS;
- l'ottimizzazione delle attività operative per assicurare 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 ogni Lotto (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, fermo restando che 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 e i regolamenti che disciplineranno lo svolgimento delle attività oggetto dell'appalto:

- 1) D.Lgs. 31 marzo 2023, n. 36, "Codice dei contratti pubblici", pubblicato sulla G.U. n. 77 del 31/3/2023 - S.O. n.12 -, come integrato e modificato dal D.Lgs. 31/12/2024, n. 209 (G.U. n. 305/2024), dalla L. 18/3/2025 n. 40 (G.U. n. 76/2025), dalla L. 4/4/2025 n. 42 (G.U. n.79/2025), dalla L. 9/5/2025 n. 69 (G.U. n. 109/2025), dalla L. 18/7/2025 n. 105 (G.U. n.166/2025) e dal D.L. n. 127 del 9/9/2025(G.U. n. 209/2025);
- 2) Legge regionale 12 ottobre 2023, n. 12, pubblicata sulla G.U.R.S. n. 44 del 20/10/2023, di recepimento 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 ha abrogato 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 26/11/2014 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) Circolare ENAC APT - n. 36 del 30/10/2013 “Avio-Idro-Elisuperfici: Gestione e Autorizzazione”;
 - 17) Indicazioni Tecnico Operative ENAC decorrenti dal 9/4/2024 “Operazioni HEMS secondo il nuovo Regolamento EU 2023/1020”, Edizione 1 del 24 maggio 2023; in sostituzione delle note Informative NI-2020- 021 del 03/06/2020 - rev. 1;
 - 18) Chiarimenti forniti da ENAC con la FAQ Operazioni di Volo, con l’aggiornamento dell’11/02/2025;
 - 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 delle citate “Fonti di cognizione” o intervenissero nuove norme riferite al Servizio di elisoccorso, l’OEA, previa opportuna comunicazione all’Amministrazione, avrà l’obbligo di adeguarsi, in via automatica, alle nuove regole.

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 prodotte, 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;

Amministrazione: 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 Committente o Stazione Appaltante beneficiaria);

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 indicato anche come “Pilota Comandante” e “Pilota in comando (PIC)”;

Copilota: un pilota, diverso dal pilota in comando, che opera un aeromobile per la cui condotta è richiesto per motivi certificativi o operativi più di un pilota;

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;

Crew Resource Management (CRM): 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;

EASA: Agenzia Europea per la Sicurezza Aerea;

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);

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 approntate 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;

H24: intera giornata durante la quale deve essere assicurato il Servizio senza soluzione di continuità;

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 (dangerous good - DG): 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;

Night Vision Goggles (NVG): visore notturno consistente in un dispositivo intensificatore di luce binoculare montato sul casco che migliora la capacità di mantenimento di riferimenti visuali sulla superficie durante la notte, attraverso il sistema NVIS;

Night Vision Imaging System (NVIS): sistema di visione notturna;

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 (OEA): Operatore che si aggiudicherà il Lotto dell'appalto per la fornitura dei Servizi ivi previsti;

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 intercorre 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 Elicotterista preposti per la manutenzione dell'elicottero;

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);

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, quali, in particolare, quelli 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): requisito fondamentale per ogni tipo di operazione aerea consistente nel 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", valuta 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;

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 con sistema di visione notturna (NVIS): volo condotto in condizioni di volo notturno VMC, con l'uso da parte dell'equipaggio di volo di visori notturni (NVG) su elicottero che opera con un'approvazione NVIS, ai sensi del Regolamento (UE) 965/2012 e ss.mm.ii;

Volo VFR notturno senza l'ausilio dell'equipaggiamento NVG: nel caso di operazioni NVIS, quella parte di volo a vista notturno (VFR/N) durante il quale un membro d'equipaggio non usa i visori notturni (NVG).

1 OGGETTO

Il Servizio di elisoccorso (di seguito, per brevità, anche Servizio o Servizi) è un Servizio primario di pubblica utilità in quanto è finalizzato a garantire l'incolumità pubblica ed è svolto in favore della collettività per prevenire o fronteggiare situazioni di pericolo per la vita, l'integrità fisica o la salute di un numero indeterminato di persone.

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, che prevedono anche l’uso di elicotteri usati, 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 e, quindi, con operatività “H24”, nell’ambito delle Basi Operative HEMS di Lampedusa, Messina e Palermo e per 365 giorni all’anno, con operatività “H12”, nell’ambito della Base Operativa HEMS di Pantelleria.

La procedura di gara prevedrà, altresì, l’affidamento sia dei necessari Servizi di supporto tecnico-ingegneristico ed infrastrutturale da svolgere in tutte le predette n.4 Basi Operative, alcuni dei quali identificati come “attività direttamente collegate al servizio principale” ed altri, invece, qualificati come “attività accessorie” e sia, limitatamente a n. 2 Basi Operative HEMS (Messina e Palermo), del “**Servizio di vigilanza antincendio**”.

I predetti Servizi di elisoccorso saranno funzionalmente collegati ai mezzi del 118 già operanti sul Territorio Regionale e alle attività di soccorso territoriale in ambiente montano, impervio ed in ipogeo.

In aderenza alle disposizioni normative e regolamentari vigenti e ai correlati protocolli operativi, le predette attività di soccorso saranno coordinate dalle n. 2 (due) Centrali Operative del Servizio Emergenza-Urgenza Sanitaria 118 (di seguito, per brevità, anche CC.OO. 118) della Regione Siciliana, con sedi a Messina e Palermo, nonché, negli ambiti di propria competenza e qualora già riattivata, dalla Centrale Unica per il Coordinamento del Servizio di Elisoccorso (di seguito per brevità, anche CUSE).

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

- a) di n. 4 (quattro) elicotteri di pronto impiego, opportunamente equipaggiati, di cui n. 2 (due) di “Tipo A” e n. 2 (due) di “Tipo B”;
- b) delle attività correlate alla logistica e alla gestione delle predette quattro 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 Basi Operative HEMS di Messina e Palermo, 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 Territorio della Regione Siciliana, le cui Basi Operative HEMS, interessate dalla presente procedura aperta, saranno ubicate a:

- **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 completezza di informazioni e nell'ambito del Servizio regionale, si rassegna la presenza di ulteriori n. 2 Basi Operative HEMS, le cui attività saranno regolate da un diverso contratto e che sono 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.

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

L'Amministrazione, nel corso dell'esecuzione dei Contratti, per motivazioni strategiche, per soluzioni correlate a temporanee necessità organizzative e per eventuali sopravvenute indisponibilità di alcune Basi Operative, potrà modificare l'ubicazione delle predette Basi 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 dall'Amministrazione, 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 dimostrati in modo oggettivo dall'OEA, l'Amministrazione, valuterà insieme al medesimo OEA la nuova situazione e procederà alla rinegoziazione dei 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 l'Amministrazione valuterà la situazione insieme all'OEA e intraprenderà le iniziative necessarie per apportare le eventuali temporanee riduzioni proporzionali alla componente fissa del corrispettivo già contrattato.

In ogni caso, per l'ipotesi in cui una o più Basi Operative dovessero sostituirsi con altre Basi in cui il "Servizio di vigilanza Antincendio" sia già assicurato da altro gestore della nuova sede individuata (ad esempio Marina Militare, aeroporti civili, ecc.), la componente fissa del corrispettivo dovuto all'Operatore Economico aggiudicatario sarà ridotta del relativo importo contrattualizzato per lo svolgimento di tale specifico "Servizio di vigilanza antincendio".

A tal proposito, qualora l'adibizione alla diversa Base Operativa dovesse intervenire in un giorno diverso dall'inizio del mese, 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 Base operativa e verrà meno nell'ipotesi in cui tornasse operativa la Base Operativa descritta nei singoli Lotti oggetto della presente procedura.

Analogamente, ogni Elicottero assegnato in ognuna delle n. 4 Basi Operative, nell'ambito del carattere regionale del Servizio, dovrà svolgere le medesime attività anche per sopperire ad eventuali necessità temporanee o prolungate correlate all'operatività di altre Basi Operative, senza che debba essere corrisposto alcun importo aggiuntivo al rispettivo OEA, rispetto quanto già pattuito per la componente fissa del corrispettivo, fermo restando il riconoscimento del correlato corrispettivo variabile.

3 SUDDIVISIONE IN LOTTI

3.1 Contesto del mercato.

Con la Raccomandazione AS1573 del 18/3/2019, pubblicata sul Bollettino n. 13 dell'1/4/2019, l'Autorità Garante della Concorrenza e del Mercato, in relazione alle procedure regionali per l'affidamento dei Servizi di Elisoccorso, ha rilevato che *le peculiarità dell'offerta e delle dinamiche di mercato, suggeriscono di porre particolare attenzione, nella definizione delle regole di gara, a tutte quelle condizioni che possono incidere negativamente sulla partecipazione dei potenziali concorrenti e, per tale via, distorcere nel lungo periodo anche l'assetto del mercato.*

A tal proposito, la medesima Autorità *ha invitato le stazioni appaltanti -in linea con quanto previsto dall'articolo 58 del Codice, a suddividere gli appalti in Lotti - anche eventualmente di dimensione asimmetrica - in modo da evitare l'artificiosa creazione di barriere dimensionali all'accesso alla gara, tali da favorire il/gli operatore/i di maggiori dimensioni e consentire un esito maggiormente concorrenziale delle procedure di gara.*

Nonostante l'Amministrazione, in occasione dell'analoga precedente procedura aperta - suddivisa in tre Lotti, per la durata di 30 mesi da svolgere mediante l'utilizzo di elicotteri anche usati -, abbia predisposto la relativa documentazione in aderenza alla predetta "Raccomandazione", i risultati conseguiti sono stati diversi da quelli attesi, in quanto due dei tre citati Lotti sono andati deserti, sebbene la procedura non sia stata impugnata e, quindi, sia stata ritenuta dal mercato congrua sia sotto gli aspetti giuridici e tecnici, ma, anche economici, poiché per un Lotto è stata presentata un'offerta valida.

Nel rilevare, quindi, come peraltro sottolineato di recente anche dall'ANAC, le profonde criticità nel funzionamento delle dinamiche competitive in sede di gara caratterizzate dalla *"presenza di poche unità di operatori sul mercato"* e dalla scarsa disponibilità di elicotteri da pronto impiego, che rendono alquanto difficoltosa l'individuazione di nuovi contraenti, l'Amministrazione, in piena aderenza sia alle disposizioni previste dall'art. 58 del Codice e sia alle indicazioni contenute nella specifica Raccomandazione AS1573/2019 dell'Autorità Garante della Concorrenza e del Mercato, al fine di ulteriormente rispettare i principi sulla promozione delle condizioni di concorrenza e di garantire, ampliare e agevolare la massima partecipazione di più soggetti interessati al processo di selezione in favore di ognuna delle n. 4 Basi Operative, ha ritenuto di avviare lo svolgimento della nuova procedura aperta attraverso la suddivisione in quattro Lotti.

3.2 Identificazione dei Lotti

I quattro Lotti sono stati identificati con le rispettive quattro Basi Operative Regionali HEMS di Lampedusa, Messina, Palermo e Pantelleria e ognuno dei Lotti è caratterizzato dalla classificazione delle missioni da svolgere (HEMS e HAA) e dalla tipologia delle prestazioni tecniche ed operative che dovranno essere rese dall'elicottero individuato (Tipo "A" e Tipo "B"). Per quanto rappresentato, i **quattro Lotti** saranno così composti:

Lotto 1 - Un Elicottero di "Tipo "A" da utilizzare, con **operatività H24**, nella **Base Operativa di Lampedusa (AG)**, ubicata presso il locale aeroporto, per svolgere le **missioni "HEMS" e "HAA"** attraverso tratte di percorrenza a lungo raggio da effettuare sicuramente anche sopra il mare;

Lotto 2 - Un Elicottero di "Tipo "B" da utilizzare, con **operatività H24**, nella **Base Operativa**

di Messina, ubicata presso il Presidio Ospedaliero “Papardo” di Messina, per svolgere le **missioni “HEMS” e “HAA”** attraverso tratte di percorrenza a medio e corto raggio da effettuare anche sopra il mare;

Lotto 3 - Un Elicottero di “Tipo “A” da utilizzare, con **operatività H24**, nella **Base Operativa di Palermo**, ubicata presso l'Aeroporto di Boccadifalco di Palermo, per svolgere le **missioni “HEMS” e “HAA”** attraverso tratte di percorrenza a lungo raggio da effettuare anche sopra il mare;

Lotto 4 - Un Elicottero nuovo di “Tipo “B” da utilizzare, con **operatività H12**, nella **Base Operativa di Pantelleria (TP)**, ubicata presso il locale aeroporto, per svolgere le **missioni “HEMS” e “HAA”** attraverso tratte di percorrenza a medio e corto raggio da effettuare sicuramente anche sopra il mare.

3.3 Aggiudicazione dei Lotti

Considerata la necessità di assicurare lo svolgimento dei Servizi in ogni Base Operativa e l'esigenza di individuare per ogni Lotto un Operatore aggiudicatario, l'Amministrazione, in conformità a quanto rappresentato al paragrafo 3.1, non si avvarrà della facoltà, prevista dal comma 4 dell'art. 58 del Codice, di inserire vincoli di partecipazione e di aggiudicazione e, di conseguenza, si precisa che ogni singolo Concorrente potrà partecipare a tutti i 4 Lotti e potrà aggiudicarsi tutti i 4 Lotti oggetto dell'appalto.

La CUC procederà all'aggiudicazione anche in presenza di un'unica offerta formulata per ciascun Lotto, purché la stessa sia ritenuta valida e conveniente e, nell'ipotesi in cui non sarà presentata alcuna offerta per un Lotto o, se presentata, non sarà ritenuta valida e conveniente, la CUC procederà, comunque, all'aggiudicazione degli altri Lotti per i quali l'offerta sia stata ritenuta idonea.

4 DURATA E MODIFICHE CONTRATTUALI

1. Al fine di agganciare la presente procedura aperta alla tempistica necessaria per la piena operatività dell'affidamento che prevedrà esclusivamente l'utilizzo di elicotteri nuovi e in analogia alla procedura aggiudicata in relazione alle Basi operative HEMS di Caltanissetta e Catania, i quattro **Contratti di appalto, correlati ai quattro Lotti, avranno la durata di 30 (trenta) mesi** decorrenti dalla data di attivazione dei Servizi, che dovrà compiersi entro 30 giorni lavorativi dalla stipulazione dei relativi contratti.
2. Fermo quanto previsto dall'art. 60 del Codice e dal Disciplinare di gara per le clausole di revisione dei prezzi, i singoli contratti di appalto potranno essere modificati 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 di ogni contratto, l'Amministrazione, ai sensi dell'art. 120, comma 9, del Codice, potrà imporre all'OEA, in caso di aumento delle prestazioni - comprendenti anche il maggiore volato rispetto alla stima -, 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) L'Amministrazione, ai sensi dell'art. 120, comma 10, del Codice, **si riserverà la possibilità di prorogare il contratto per una durata massima pari a 12 mesi** e, in tale ipotesi,

gli Appaltatori uscenti saranno tenuti a eseguire le prestazioni contrattuali ai prezzi, patti e condizioni stabiliti nel contratto o alle condizioni di mercato ove più favorevoli per l'Amministrazione.

Si precisa che nonostante la procedura di gara sia unitaria, prevarrà la natura autonoma di ogni singolo contratto e, conseguentemente, l'eventuale applicazione di uno o entrambi gli istituti modificativi in un contratto non determinerà l'automatica applicazione anche negli altri 3 contratti, che, eventualmente, ne saranno parimenti interessati al verificarsi delle specifiche condizioni che saranno valutate dall'Amministrazione.

Si rappresenta, infine, che l'eventuale ricorso alla proroga tecnica, prevista dall'art. 120, comma 11, del Codice e che obbliga l'OEA ad eseguire le prestazioni contrattuali ai prezzi, patti e condizioni stabiliti dal contratto, è consentito in presenza di condizioni eccezionali non imputabili alla stazione appaltante (cfr sentenza del T.A.R. Emilia Romagna, Parma, 18 giugno 2024, n. 155) e, a tal proposito, il MIT, con risposta a specifico quesito n. 3014 del 30/1/2025, ha chiarito che tale proroga è ipotizzabile solo in via del tutto eccezionale ed è configurabile solo per esigenze di continuità dell'azione amministrativa, qualora, per ragioni obiettivamente non dipendenti dall'Amministrazione, vi sia l'effettiva necessità di assicurare provvisoriamente il servizio nelle more del reperimento di un nuovo contraente (cfr. Tar Campania sentenza n. 2200/2024, Tar Lazio, Roma, sez. III, sent. 24 marzo 2022, n. 3344), tale proroga è, quindi, consentita per il tempo strettamente necessario alla conclusione della procedura qualora l'interruzione delle prestazioni possa determinare situazione di pericolo per persone, animali, cose, oppure per l'igiene pubblica, oppure nell'ipotesi in cui l'interruzione della prestazione dedotta nella gara sia idonea a determinare un grave danno all'interesse pubblico che è destinata a soddisfare.

In aderenza, quindi, al predetto chiarimento del MIT, la proroga tecnica, di cui all'art. 120, comma 11, del Codice, non sarà prevista nella documentazione di gara della presente procedura aperta e, quindi, nel calcolo dell'importo globale della base d'asta, fermo restando che tale istituto, all'eventuale verificarsi delle predette condizioni eccezionali, sarà, comunque, applicabile *ex lege* in forza delle disposizioni codicistiche.

5 TIPOLOGIA DEI SERVIZI E DELLE MISSIONI E CORRISPETTIVI

5.1 Tipologia dei Servizi

Nell'ambito dell'omogeneità degli strumenti tecnologici disponibili, l'elicottero offerto per ogni singolo Lotto dovrà 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 avente 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 consisterà 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, ostili, ipogei ed impervi della Sicilia, degli Arcipelaghi e delle Isole minori e, in occasionali casi specifici, anche su tutto il Territorio Nazionale e all'Estero.

Si evidenzia che l'esecuzione delle attività corrispondenti alla seguente **tipologia di interventi** sarà ricompresa nell'ambito della componente fissa del corrispettivo contrattuale, ferma restando l'applicazione del correlato corrispettivo variabile:

- **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. Ogni OEA dovrà assicurare l'impiego immediato del proprio elicottero, 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 l'elicottero di propria competenza, 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*", 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** e a seguito di disposizioni operative impartite dalle CC.OO. 118, ovvero, qualora riattivata, dalla CUSE, per il trasferimento di pazienti con particolari patologie presso Strutture di riferimento ubicate nelle Regioni limitrofe e, con carattere di occasionalità, anche nell'intero 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), con estensione anche alle **altre 4 Basi Operative HEMS (di cui n. 2 interessate dal presente appalto)**, 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 Operative 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 con i singoli Stati stranieri e l'IRCCS ISMETT;
- **interventi** da effettuare presso altre Regioni, in aderenza a eventuali "Protocolli d'Intesa e di Collaborazioni interregionali".

L'OEA dovrà assicurare, inoltre, **i seguenti voli per lo svolgimento di attività logistiche, operative e di supporto**, precisando che anche le attività correlate all'esecuzione della seguente **tipologia di voli non comporterà per l'Amministrazione alcun onere aggiuntivo**, poiché le attività discendenti saranno ricomprese nell'ambito della componente fissa del corrispettivo contrattuale, fermo restando il riconoscimento del corrispettivo variabile:

- **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 elitransportati appartenenti ad organizzazioni riconosciute dalle competenti CC.OO. 118 e dall'Amministrazione;
- **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 del Servizio 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 del predetto Servizio, quali elicottero e dotazioni sanitarie connesse, personale navigante e tecnico, assicurazioni, struttura operativa, formazione ed addestramento basico e ricorrente del personale navigante, tecnico, di terra e sanitario, abbigliamento tecnico ed equipaggiamento speciale del personale navigante, tecnico, di terra e sanitario, etc.

Si sottolinea che la Componente fissa prevista il “Servizio di vigilanza Antincendio” sarà determinata in modo separato.

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 e i medesimi 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 e n.2 Piloti Comandanti, n. 2 Copiloti e n. 2 Tecnici di manutenzione/elicotteristi nella Base Operativa H12), è stato assicurato, per ogni ruolo presente in ciascuna Base Operativa, il 50% del costo di un’ulteriore professionalità 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. 4 Basi Operative, sono state fornite responsabilmente dai Direttori delle n. 2 Centrali Operative 118 competenti territorialmente (Messina e Palermo).

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 calcolato sulla base della media annuale dei minuti effettivi di volo operati negli anni 2021, 2022, 2023 e 2024, le cui informazioni sono state acquisite dal competente Servizio 6 del Dipartimento per la Pianificazione Strategica (Amministrazione).

Ai fini del calcolo della Base d'asta prevista per ogni Lotto, l'Amministrazione, in aderenza alle stime effettuate per la determinazione dei corrispettivi posti a base d'asta nell'analoga procedura aperta dalla durata di 30 mesi gara pubblicata il 14/2/2025 sulle G.U.U.E. n. S32/2025, ha espletato un'ulteriore e più approfondita attività istruttoria.

Si evidenzia che per la determinazione degli importi, che costituiranno le "Basi d'asta" di ogni singolo Lotto, si è tenuto conto delle seguenti voci di spesa:

Canone fisso mensile, comprensivo dei seguenti costi per:

- oneri mensili di ammortamento finanziario per la disponibilità in ogni Base Operativa dell'aeromobile titolare;
- oneri mensili di ammortamento finanziario per la disponibilità immediata, al verificarsi delle condizioni previste dal Capitolato, dell'aeromobile sostitutivo o di *back up*, il cui impiego, sulla scorta delle informazioni acquisite presso il competente Servizio 6 dell'Amministrazione, è stato stimato sulla base dei fermi tecnici operati per manutenzione programmata e straordinaria nel quadriennio 2021-2024;
- costi per il personale di condotta (Piloti Comandanti e Copiloti) e tecnico (Tecnici Elicotteristi), comprensivi degli oneri sociali, determinati sulla scorta dei vigenti Contratti Collettivi Nazionali, rispettivamente, "Piloti" e "Lavoratori Metalmeccanici" e calcolati in relazione alla disponibilità di n. 4,5 Piloti Comandanti, di n. 4,5 Copiloti e di n.4,5 Tecnici Elicotteristi per le Basi Operative H24 e di n. 2,5 Piloti Comandanti, di n. 2,5 Copiloti e di n. 2,5 Tecnici Elicotteristi per la Base Operativa H12;
- costi forfetari delle spese di viaggio sostenute dal predetto personale di condotta e tecnico dell'OEA per il raggiungimento delle Basi Operative - ivi compresi i trasferimenti terrestri - , per il vitto durante la presenza in Servizio nelle Basi Operative di Messina e Palermo e per il vitto e l'alloggio in relazione alle Basi Operative di Lampedusa e Pantelleria; tali costi sono stati calcolati in relazione ai complessivi n. 6 Soggetti impiegati quotidianamente nelle Basi Operative H24 e a complessivi n. 3 Soggetti impiegati giornalmente nella Base Operativa H12;
- costi per le coperture assicurative annuali "Responsabilità Civile verso Terzi (RCT)" riferite ad ogni Base Operativa per:
 - a) l'Elicottero titolare;
 - b) l'Elicottero sostitutivo, rapportata ai giorni determinati per il probabile impiego;
 - c) ognuno dei complessivi n. 13,5 Soggetti impiegati nelle Basi Operative H24 e per ognuno dei complessivi n. 7,5 Soggetti impiegati nella Base Operativa H12;
 - d) ognuno dei passeggeri previsti a bordo degli aeromobili (n. 12 correlati alle Basi Operative di Lampedusa e Palermo e n. 8 correlati alle Basi Operative di Messina e Pantelleria), ivi compresi il personale sanitario;
- costi per gli apparati elettromedicali di bordo e per la relativa periodica manutenzione;
- costi correlati alla gestione delle Basi Operative di Messina e Palermo e delle relative elisuperfici annesse che comprendano la manutenzione ordinaria e straordinaria delle strutture, degli impianti e delle installazioni e la fornitura di:
 - a) n. 2 locali, quali container, muniti dei necessari impianti, da adibire a:
 - magazzino per i ricambi dell'aeromobile e per il deposito dei materiali/apparecchiature tecniche;
 - deposito delle apparecchiature/attrezzature sanitarie e dei farmaci;

- b) attrezzature sanitarie e tecniche meglio descritte al paragrafo 6.2, unitamente alla relativa periodica manutenzione;
 - c) materiali tecnici;
 - d) mobili, arredi, letti, televisore e qualunque suppellettile correlato allo stazionamento dell'equipaggio durante il turno di Servizio;
 - e) strumenti di supporto a terra, quali il mezzo adibito al traino e alla manovra dell'aeromobile, la piattaforma di movimentazione per l'elicottero dotato di pattini e la *power-unit* per la messa in moto dell'aeromobile;
 - f) mezzo di trasporto mobile per il carburante;
- costi correlati alla gestione delle Basi Operative di Lampedusa e Pantelleria che comprendano la manutenzione ordinaria e straordinaria delle strutture, degli impianti e delle installazioni e la fornitura di:
 - a) n. 2 locali, quali container, muniti dei necessari impianti, da installare, se autorizzati dai rispettivi gestori aeroportuali, presso i locali aeroporti e da adibire a:
 - magazzino per i ricambi dell'aeromobile e per il deposito dei materiali/apparecchiature tecniche;
 - ufficio di dimensioni ridotte, con i relativi suppellettili, per i piloti e i tecnici, segnalando che le apparecchiature/attrezzature sanitarie e i farmaci saranno custoditi presso le rispettive strutture sanitarie (PTE di Lampedusa e Presidio Ospedaliero di Pantelleria);
 - b) attrezzature sanitarie e tecniche meglio descritte al paragrafo 6.2, unitamente alla relativa periodica manutenzione;
 - c) materiali tecnici;
 - d) strumenti di supporto a terra, quali il mezzo adibito al traino e alla manovra dell'aeromobile, la piattaforma di movimentazione per l'elicottero dotato di pattini e la *power-unit* per la messa in moto dell'aeromobile;
 - costi riferiti 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 il servizio di pulizia da svolgere nella Base Operativa di Palermo e nella relativa elisuperficie annessa, poiché nell'altra Base Operativa di Messina il servizio, per estensione degli analoghi contratti aziendali di pulizia, sarà assicurato dall'Ente del SSR che ospita la rispettiva Base Operativa;
 - costi per la formazione e l'addestramento, basico e ricorrente, del personale aeronautico e tecnico, per ognuno dei n. 13,5 Soggetti impiegati nelle Basi Operative H24 e dei 7,5 Soggetti impiegati nella Base Operativa H12;
 - 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 nella Base Operativa di Palermo e dei n. 30 Soggetti che saranno impiegati nella Base Operativa di Pantelleria, e per i moduli formativi dedicati al personale delle rispettive Centrali Operative del 118;
 - costi per le tute, l'abbigliamento tecnico e gli accessori da fornire al numero massimo previsto per il personale di condotta e tecnico e, in particolare, per ognuno dei n.21 Soggetti che

saranno impiegati in ognuna delle Basi Operative H24 e per ognuno dei n. 12 Soggetti che saranno impiegati nella Base Operativa di Pantelleria;

- costi per le tute e l'abbigliamento tecnico per il personale sanitario e, in particolare, per ognuno dei n. 50 Soggetti che saranno impiegati nelle Basi Operative di Lampedusa e Messina, dei n. 40 Soggetti che saranno impiegati nella Base Operativa di Palermo e dei n.30 Soggetti che saranno impiegati nella Base Operativa di Pantelleria ;
- costi per i caschi di volo interfono e relativi accessori per il personale di condotta, e, in particolare, per ognuno dei n. 10 Soggetti che saranno impiegati in ognuna delle Basi Operative H24 e per ognuno dei n. 4 Soggetti che saranno impiegati nella Base Operativa di Pantelleria;
- costi per la disponibilità in ogni Base Operativa di n. 5 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 per la disponibilità in ogni Base Operativa dei necessari materiali tecnici (n. 4 torce, n. 4 cesoie e n. 5 kit di vestiario di protezione da utilizzare in caso di ammaraggio);
- costi per la fornitura di tute di sopravvivenza in terra e in mare per l'equipaggio dell'elicottero;

e, in caso di disponibilità manifestata dal Concorrente con la presentazione dell'Offerta tecnica:

- costi per l'equipaggiamento speciale funzionale all'attività di volo notturno, consistente in n. 4 visori notturni "*Night Vision Goggles*" – NVG da fornire al Personale di condotta della Basi Operative di Lampedusa, Palermo e Messina;
- costi annuali per la formazione basica e ricorrente per l'utilizzo dei predetti visori notturni a tecnologia NVIS rivolta al personale di condotta e, in particolare, a ognuno dei n. 9 Soggetti impiegati in ognuna delle Basi Operative H24;
- costi integrativi per la fornitura di attrezzature sanitarie e tecniche con data di produzione dall'1/1/2024.

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 manodopera dei meccanici.

Unitamente al "Canone fisso" ed al "Canone variabile" e limitatamente alle Basi Operative di Messina e Palermo, è stato stimato anche il "Canone fisso per il Servizio antincendio".

Si rappresenta che in aderenza, peraltro, a quanto sarà meglio descritto nel successivo paragrafo 6.2, l'Amministrazione procederà unicamente al pagamento delle quote mensili dei corrispettivi correlati ai predetti tre "Canoni", 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

DELL'AMMINISTRAZIONE

6.1 Relazione riassuntiva delle attività svolte dall'Operatore Concorrente.

In occasione della presentazione dell'Offerta, l'Operatore Concorrente, nel contesto della "Relazione tecnica, dovrà descrivere in maniera particolareggiata le seguenti informazioni:

- 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 11 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 undici 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 undici mesi del 2025 (tale informazione non è richiesta per la Base Operativa di Pantelleria).

6.2 Obblighi specifici dell'Operatore Economico Aggiudicatario

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

- la disponibilità, senza soluzione di continuità, di un elicottero dedicato, prevedendone la relativa attività di manutenzione ordinaria e straordinaria e, al verificarsi delle fattispecie previste dal Capitolato, la disponibilità di un elicottero sostitutivo o di *back up*;
- il personale navigante (Piloti Comandanti e Copiloti) e 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 della Base Operativa 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 riassumono, di seguito e riferite ad ogni Base Operativa, le attività e gli adempimenti 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 posto quale base di gara di ogni singolo Lotto:

1. Fornitura e mantenimento in efficienza operativa dell'elicottero previsto nella Base Operativa del singolo Lotto, munito di adeguate coperture assicurative (Responsabilità Civile dell'aeromobile, del personale navigante e dei passeggeri, ivi compresi il personale sanitario);
2. Fornitura, al verificarsi delle fattispecie meglio previste nei successivi articoli, 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 11.2.3 del presente Capitolato e che dovrà essere dello stesso tipo dell'elicottero titolare e con un'anzianità massima di venti anni riferita al periodo di effettivo svolgimento del Servizio, fermo restando quanto meglio rappresentato al medesimo paragrafo;

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 Lampedusa, Messina e Palermo e n. 3 Piloti Comandanti 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 Lampedusa, Messina e Palermo e n.3 Tecnici di manutenzione/Elicotteristi per la Base Operativa H12 di Pantelleria);
4. Copertura delle spese di viaggio sostenute dal Personale dell'OEA per il raggiungimento della Base Operativa;
5. Fornitura delle attrezzature e delle apparecchiature sanitarie e tecniche installate nell'aeromobile, munite delle relative certificazioni;
6. Fornitura, installazione e certificazione degli apparati radio in dotazione all'aeromobile;
7. Fornitura del Servizio di gestione, manutenzione ed assistenza antincendio presso le Basi Operative di Messina e Palermo, attraverso l'impiego, per l'intera durata contrattuale, di almeno due unità di personale con adeguata competenza ed esperienza;
8. Fornitura nelle Basi Operative di Messina e Palermo di n. 2 locali, quali container, muniti dei necessari impianti, da adibire a:
 - magazzino per i ricambi dell'aeromobile e per il deposito dei materiali/apparecchiature tecniche;
 - deposito delle apparecchiature/attrezzature sanitarie e dei farmaci;
- 8 bis Fornitura nelle Basi Operative di Lampedusa e Pantelleria di n. 2 locali, quali container, muniti dei necessari impianti, da installare, se autorizzati dai rispettivi gestori aeroportuali, presso i locali aeroporti e da adibire a:
 - magazzino per i ricambi dell'aeromobile e per il deposito dei materiali/apparecchiature tecniche;
 - ufficio di dimensioni ridotte, con i relativi suppellettili, per i piloti e i tecnici. Le apparecchiature/attrezzature sanitarie e i farmaci saranno custoditi presso le rispettive strutture sanitarie (PTE di Lampedusa e Presidio Ospedaliero di Pantelleria);
9. Fornitura nelle Basi Operative di Messina e Palermo dei necessari mobili, arredi, letti, televisore e qualunque suppellettile correlato allo stazionamento dell'equipaggio durante il turno di Servizio;
10. 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 pulizia, a proprie spese, dei locali (probabilmente container) di dimensioni ridotte che l'OEA riterrà di installare negli aeroporti di Lampedusa e Pantelleria per adibirli a ufficio piloti e a magazzino ricambi;
11. Fornitura di una fotocopiatrice di ultima generazione da installare presso ogni Base Operativa;
12. 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;
13. Fornitura, installazione e manutenzione, nelle Basi Operative di Messina e Palermo, di:
 - **n. 2 personal computer** (per medico/infermiere e personale dell'OEA) e **n. 1 personal computer** da dedicare al collegamento del *monitor* da installare in area *briefing*.

Tali **personal computer** dovranno essere collegati ad Internet pubblico con una banda garantita di almeno 100 Mbit/s e dovranno possedere le seguenti caratteristiche minime:

- a) *Case mini o middle tower*;
 - b) *Monitor* LED HD da almeno 24 pollici;
 - c) Sistema di raffreddamento adeguato alla tipologia di hardware;
 - d) Processore con frequenza di base di almeno 5.0GHz;
 - e) RAM di almeno 8 GB
 - f) *Hard disk* da 1 TB
 - g) Tastiera con lettore smart card e mouse;
 - h) n. 2 stampanti laser B/N, dotate di interfaccia LAN;
 - i) mobili, arredi, letti, televisore e qualunque arredo correlato allo stazionamento dell'equipaggio durante il turno di Servizio;
- **n. 1 monitor** con display a LED HD da almeno 55 pollici da installare in area *briefing* e da collegare al predetto *personal computer* dedicato;
14. Fornitura di un telefono satellitare;
 15. Fornitura nella Base Operativa di attrezzature, apparecchiature e dispositivi sanitari, muniti di relativa certificazione e manutenzione degli stessi;
 16. Fornitura nella Base Operativa delle necessarie attrezzature e apparecchiature tecniche e dei materiali tecnici;
 17. Fornitura nella 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 delle rispettive scorte minime meglio descritte nello specifico paragrafo del presente Capitolato;
 18. Fornitura, al personale sanitario adibito alla sanificazione del vano sanitario dell'elicottero, di attrezzature idonee per un corretto e completo svolgimento di tale attività e di supporto in termini di smontaggi e rimozione di apparati installati a bordo;
 19. Gestione delle Basi Operative di Palermo e Messina e delle elisuperfici annesse, con la relativa manutenzione delle strutture, degli impianti e delle attrezzature.
Tale attività di gestione comprenderà anche gli oneri 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) Manutenzione degli *hangar* e relativa pulizia, ove già realizzati durante l'esecuzione del Servizio;
 - d) Gestione e manutenzione degli impianti di climatizzazione e di riscaldamento della Struttura logistica;
 - e) Sostituzione degli arredi della struttura logistica non più idonei per le esigenze quotidiane del personale di volo, di terra e sanitario;
 - f) Vitto al proprio Personale in servizio in orario diurno e notturno;
 - g) Manutenzione dell'impianto di videosorveglianza, se proposto con l'offerta migliorativa in relazione ai Lotti 2 e 3;
 - h) Manutenzione degli impianti per la rilevazione delle condizioni meteo in tempo reale in termini di direzione e velocità del vento, della temperatura, della pressione e dell'umidità di rugiada e del pluviometro, se proposti con l'offerta migliorativa in relazione ai Lotti 2 e 3;
 - i) Attivazione di un sistema informativo che consenta la digitalizzazione di tutte le

informazioni correlate allo svolgimento delle missioni avviate dalla propria Base Operativa, consultabile da *client* remoto anche dall'Amministrazione e nell'ambito territoriale di propria competenza, dal Responsabile della C.O 118, attraverso interfaccia web HTTPS, protetto da *login* e *password*, ovvero tramite *SPID* intestato al RUP, al DEC e al predetto Responsabile della C.O 118;

19 bis Gestione delle Basi Operative di Lampedusa e Pantelleria, con la relativa manutenzione delle limitate strutture e degli impianti e delle attrezzature.

Tale attività di gestione comprenderà anche gli oneri che dovranno essere sostenuti per:

- a) Costi dei diritti aeroportuali, di atterraggio/decollo e di utilizzo di superfici aeroportuali e di qualunque spesa discendente dall'utilizzo dei servizi aeroportuali;
- b) Costi per affitto degli *hangar* e per la relativa pulizia;
- c) Vitto e alloggio al proprio Personale;
- d) Attivazione di un sistema informativo che consenta la digitalizzazione di tutte le informazioni correlate allo svolgimento delle missioni avviate dalla propria Base Operativa, consultabile da *client* remoto anche dall'Amministrazione e nell'ambito territoriale di propria competenza, dal Responsabile della C.O 118, attraverso interfaccia web HTTPS, protetto da *login* e *password*, ovvero tramite *SPID* intestato al RUP, al DEC e al predetto Responsabile della C.O 118;

20. Controllo e monitoraggio continuo delle Basi Operative di Palermo e Messina, 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;

21. Gestione, manutenzione ordinaria e straordinaria degli impianti di stoccaggio del carburante delle Basi Operative di Palermo e Messina, della messa in sicurezza e del relativo dispositivo di prelievo tale da consentire la normale funzionalità di rifornimento dell'elicottero, ferma restando 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;

22. 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 elicotteri in caso di macro-emergenza, ovvero come mezzo di supporto tecnico in caso di avaria dell'aeromobile in zone fuori campo e in grado di trasportare il personale presso la Base Operativa;
- b) piattaforma di movimentazione per l'elicottero dotato di pattini;
- c) *power-unit* fissa per la messa in moto dell'aeromobile, esclusi, comunque, impianti montati su trattori;
- d) mezzo mobile per il trasporto del carburante;

23. Fornitura della manutenzione ordinaria e straordinaria dell'aeromobile (cellula, motori, avionica e manodopera) 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;

24. Fornitura al personale dell'OEA dell'adeguata formazione, basica e ricorrente e del continuo addestramento, attraverso la partecipazione ai corsi di aggiornamento e ai controlli in ambiente operativo reale o ricreato *a - hoc* con l'uso di simulatori;

25. Fornitura al personale sanitario che ruota nell'ambito di ogni Base Operativa dell'adeguata formazione aeronautica di base e di aggiornamento, comprendente anche le correlate attività di addestramento e di esercitazione e i moduli formativi e di addestramento per il sorvolo del mare e fornitura dei moduli formativi dedicati al personale delle rispettive Centrali Operative del 118;
 26. Fornitura di tute e abbigliamento tecnico per il personale di condotta e tecnico dell'OEA, che, come meglio sarà rappresentato nei successivi paragrafi, dovranno essere possibilmente uguali in tutte le 6 Basi Operative della Regione Siciliana;
 27. Fornitura dei caschi di volo interfono e dei relativi accessori per il personale di condotta che ruota nell'ambito della Base Operativa;
 28. Fornitura di tute e abbigliamento tecnico per il Personale sanitario che ruota nell'ambito di ogni rispettiva Base Operativa, che, come meglio sarà rappresentato nei successivi paragrafi, dovranno essere possibilmente uguali in tutte le 6 Basi Operative presenti nella Regione Siciliana;
 29. Fornitura di tute di sopravvivenza in terra e in mare per l'equipaggio dell'elicottero della Base Operativa;
 30. Fornitura nella Base Operativa dei necessari materiali tecnici (torce, cesoie per Operatore e kit di vestiario di protezione da utilizzare in caso di ammaraggio);
 31. Fornitura nella Base Operativa di n. 5 caschi di volo interfono con i relativi accessori, che saranno dedicati solamente alle operazioni di volo e utilizzati dal personale sanitario, dal/i paziente/i e da altri passeggeri;
 32. Gestione amministrativa, ove possibile e concordata con l'Amministrazione, delle elisuperfici della rete di destinazioni HEMS ricadenti nel rispettivo ambito territoriale di competenza delle Basi Operative di Lampedusa (ambito relativo all'Arcipelago delle Pelagie), Messina (ambito relativo alla provincia di Messina e all'Arcipelago delle Eolie) e Palermo (ambito relativo alle province di Trapani e Palermo, ivi compresa l'Isola di Ustica e all'Arcipelago delle Egadi).
- e, in caso di disponibilità manifestata dal Concorrente con la presentazione dell'Offerta tecnica:
33. Fornitura ai Piloti Comandanti e ai Copiloti della Base Operativa con operatività H24 dell'equipaggiamento speciale funzionale all'attività di volo notturno, consistente in n. 4 visori notturni - NVG -, al fine di migliorare la sicurezza nei voli notturni e per consentire l'atterraggio anche su siti censiti non illuminati attraverso il sistema di visione notturna "*Night Vision Imaging System*" - NVIS -;
 34. Fornitura al personale di condotta della Base Operativa, di cui al punto 33, della specifica formazione per l'utilizzo dei predetti visori a tecnologia "NVIS";
 35. Fornitura di attrezzature sanitarie e tecniche, di cui al punto 5), con data di produzione dall'1/1/2024.

Nel ripetere che i costi correlati alla fornitura dei predetti elementi, sebbene a carico dell'OEA, sono stati previsti in via preliminare dall'Amministrazione e, come meglio sarà evidenziato nel Disciplinare di gara, sono stati valorizzati per la determinazione della parte fissa del corrispettivo posto quale base di gara di ogni singolo Lotto, si precisa che, alla scadenza contrattuale e senza che l'OEA possa pretendere alcun corrispettivo aggiuntivo, quanto fornito in relazione ai predetti punti 8, 8 bis, 9, 27, 28, 29, 30 e 31 e se previsto 33, rimarrà nella disponibilità della competente Base Operativa e, in particolare, oltre ai containers installati nelle Basi Operative di Messina e Palermo (punto 8) e in quelle di Lampedusa e Pantelleria (8 bis), agli arredi e suppellettili forniti

nelle Basi Operative di Messina e Palermo (punto 9), all'abbigliamento tecnico, agli indumenti e alle tute previsti per il personale sanitario (punto 28), saranno trattenuti complessivamente:

- n. 34 caschi di volo interfono (n.10 per ogni Base H24 e n. 4 per la Base H12) e i relativi accessori previsti per il personale di condotta (punto 27);
- n. 24 (n. 6 per ogni Base Operativa) tute di sopravvivenza per l'equipaggio degli elicotteri (punto 29);
- materiali tecnici, quali torce, cesoie per Operatore e kit di vestiario di protezione da utilizzare in caso di ammaraggio (punto 30);
- n. 20 caschi di volo interfono (n. 5 per ogni Base Operativa) con i relativi accessori e i materiali tecnici a disposizione di ciascuna Base Operativa e dedicati esclusivamente alle operazioni di volo (punto 31);
- n. 12 visori (n. 4 per ogni Base Operativa H24) con tecnologia NVIS (punto 33), nell'ipotesi di disponibilità manifestata dai Concorrenti con la presentazione dell'Offerta tecnica.

Nell'ipotesi in cui, in sede di offerta migliorativa relativa alle Basi Operative di Palermo e Messina, l'OEA proponesse, altresì, l'installazione degli impianti di videosorveglianza e degli impianti per la rilevazione delle condizioni meteo in tempo reale in termini di direzione e velocità del vento, della temperatura, della pressione e dell'umidità di rugiada e il pluviometro, di cui, rispettivamente, ai punti 19 g) e 19 h), alla scadenza contrattuale anche tali impianti rimarranno nella disponibilità della competente Base Operativa, senza che l'OEA possa pretendere alcun corrispettivo aggiuntivo.

6.3 Adempimenti dell'OEA

L'OEA sarà tenuto a comunicare all'Amministrazione 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 all'Amministrazione, 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 all'Amministrazione, 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 ed in conformità ai requisiti espressi dall'Assessorato Regionale della Salute, 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 nonché a quanto sarà indicato nell'Offerta tecnica.

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 Contratto Collettivo Nazionale di Lavoro (CCNL) "Piloti di Elicottero - CNEL I8C2 - in vigore e alle successive revisioni, corrispondendo al proprio personale le relative retribuzioni e le indennità e rispettando i presupposti relativi alle assicurazioni sociali di legge.

Il CCNL andrà applicato anche ai dipendenti di Fornitori non nazionali, integralmente per la parte normativa e per la parte economica, salvo condizioni di miglior favore.

L'OEA, qualora sia anche titolare della manutenzione degli aereomobili, 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, qualora sia anche 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.

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.

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

L'OEA si impegnerà, per il fatto stesso di aver partecipato alla gara, ad esibire, su richiesta scritta dell'Amministrazione, la documentazione attestante l'osservanza di tutti gli obblighi suddetti.

L'Amministrazione 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.

L'Amministrazione 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 l'Amministrazione e con le CC.OO. 118

L'OEA dovrà comunicare, entro 20 (venti) 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 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 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 all'Amministrazione, al RUP ed al DEC, trasmettendo i nominativi dei Soggetti individuati per le relative sostituzioni.

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

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 stipulato per ciascun Lotto, i DEC saranno affiancati da "Direttori Operativi", individuati nei Direttori delle competenti CC.OO. 118, che effettueranno i controlli in merito alla regolare esecuzione del Contratto stipulato in relazione a ciascun Lotto.

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

Fermo restando che il RUP potrà espletare, anche senza preavviso, le verifiche ispettive che riterrà opportune in ognuna delle 4 Basi Operative, il DEC, il Direttore Operativo e l'eventuale personale delegato avranno accesso presso la Base Operativa 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,

L'Amministrazione si riserverà di individuare, durante l'esecuzione dei contratti, un Consulente Aeronautico, di supporto al RUP ed al 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 le Basi Operative per cui è stato affidato l'incarico 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 il 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 dell'Amministrazione.

In occasione delle predette verifiche effettuate dal RUP, dal DEC, dai Direttori Operativi e dall'eventuale personale delegato, e dal Consulente Aeronautico, se individuato, 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, l'Amministrazione procederà a notificare l'elenco delle difformità e le proposte di azioni correttive all'OEA, 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.

6.7 Fase di subentro del nuovo Operatore Economico

Alla scadenza del contratto relativo ad ogni Lotto e nel momento dell'avvio del contratto con il nuovo contraente, l'OEA uscente, attraverso il coordinamento dell'Amministrazione e, in particolare, dei rispettivi DEC dei contratti, dovrà svolgere le necessarie e tempestive operazioni per consentire l'agevole ingresso all'OEA subentrante, al fine di limitare al massimo l'eventuale interruzione del Servizio di pubblica utilità.

L'OEA uscente sarà obbligato a prestare la necessaria collaborazione al fine di facilitare il regolare passaggio di consegne e dovrà fornire senza indugio e, comunque, entro 20 giorni dalla scadenza contrattuale, la pertinente completa documentazione correlata a:

- Procedure attive;
- Autorizzazione dell'Elisuperficie; ▪
- Struttura logistica della Base HEM;
- Impianto Antincendio; ▪
- Impianto Carburante; ▪
- Gruppo Elettrogeno/Ups;
- Disoleatori.

L'OEA uscente, negli ultimi 10 giorni di vigenza contrattuale, avrà cura, altresì, di liberare progressivamente il magazzino dedicato ai ricambi, al fine di consentirne gradualmente il reintegro all'OEA subentrante, il quale, nei 7 giorni antecedenti l'avvio del contratto, sarà autorizzato a posizionare il proprio elicottero nell'area di sosta adiacente all'elisuperficie della Base Operativa o, in relazione a Lampedusa e Pantelleria, nella superficie indicata dai locali Aeroporti, pianificando, per il tramite dell'Amministrazione, le relative procedure operative con l'OEA uscente.

Fermo restando il rispetto della normativa vigente in materia aeronautica, la situazione provvisoria con la presenza nella Base Operativa di due elicotteri consentirà all'OEA subentrante di svolgere tutte le attività necessarie per la familiarizzazione del Personale con il Territorio e per l'obbligatorio iniziale addestramento degli Operatori sanitari, precisando, comunque, che il proprio Personale, che dimorerà all'esterno della medesima Base, non potrà interferire con le normali attività svolte negli ultimi giorni di vigenza contrattuale dal Personale dell'OEA uscente. L'organizzazione della presente fattispecie, che è stata descritta in linea generale nel presente paragrafo, sarà, comunque, meglio dettagliata e coordinata dai predetti due DEC.

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 4 Basi Operative HEMS:

- **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) e per l'attività di elisoccorso svolta nella Base Operativa HEMS di Messina;
- **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 e per l'attività di elisoccorso svolta nelle Basi Operative HEMS di Lampedusa, Palermo e Pantelleria.

Nell'ottica della piena organizzazione regionale dell'unitario Servizio di elisoccorso, si descrivono, di seguito, anche le ulteriori CC.OO 118 presenti nella Regione Siciliana:

- **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 e per l'attività di elisoccorso svolta nella Base Operativa HEMS di Caltanissetta;
- **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 e per l'attività di elisoccorso svolta nella Base Operativa HEMS di Catania;

Tale attività sarà riorganizzata con la riattivazione della **CUSE**, che sarà allocata presso il richiamato Presidio Ospedaliero "Civico", che 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 predette 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-depending* 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 reitera che i Servizi da svolgere rivestiranno un carattere regionale, nonostante la presenza di 5 contratti stipulati con diversi Operatori Economici e 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 ai rispettivi DEC interessati.

Nell'ambito del predetto carattere regionale del Servizio, nelle ipotesi in cui le dinamiche della procedura di gara non consentissero di assicurare un elicottero ad ognuna delle rispettive 4 Basi Operative, l'elicottero contrattualmente in servizio presso una Base Operativa potrà essere autorizzato dalla C.O. 118 di riferimento a svolgere il Servizio anche nel Territorio di competenza territoriale di un'altra Base Operativa temporaneamente sprovvista dell'elicottero e tale prestazione sarà ricompresa nell'ambito della componente fissa del corrispettivo contrattuale, ferma restando l'applicazione del correlato corrispettivo variabile.

Le 2 CC.OO. 118 di riferimento, unitamente alle 2 CC.OO. 118 di Caltanissetta e Catania, 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 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 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 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, entro tre mesi dall'avvio del Servizio dovrà predisporre un documento che descriva in modo dettagliato e puntuale le elisuperfici della rete di destinazioni HEMS ricadenti nel rispettivo ambito territoriale di competenza, indicandone le rispettive informazioni in merito alla proprietà e all'attuale gestione amministrativa e avendo cura, altresì, di raccogliere i dati necessari per aggiornare il citato documento di cui all'allegato 1 del Capitolato.

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

A tal proposito, l'ambito territoriale di competenza di ogni OEA è il seguente:

- Base Operativa di Lampedusa: Arcipelago delle Pelagie;
- Base Operativa di Messina: provincia di Messina e Arcipelago delle Eolie;
- Base Operativa di Palermo: province di Trapani e Palermo, ivi compresa l'Isola di Ustica e l'Arcipelago delle Egadi.

Ogni OEA subentrerà automaticamente nella titolarità della gestione amministrativa della Base Operativa HEMS prevista nel Lotto.

In continuità alla situazione gestoria curata dall'attuale Fornitore, le seguenti elisuperficie, fermo restando gli oneri della relativa manutenzione a carico dei rispettivi Comuni che ne detengono la proprietà, saranno gestite amministrativamente come di seguito indicato:

- 1) Elisuperficie di Linosa, a carico dell'OEA del Lotto 1;
- 2) Elisuperfici di Alicudi, Filicudi, Ginostra, Lipari, Panarea, Salina, Stromboli, Vulcanello e Vulcano, a carico dell'OEA del Lotto 2.

La predetta gestione amministrativa non comporterà alcun importo aggiuntivo da riconoscere all'OEA competente rispetto quanto già pattuito per la componente fissa del corrispettivo.

Sulla scorta della ricognizione generale e puntuale descritta dall'OEA nel predetto documento, l'Amministrazione concorderà con i rispettivi OEA le modalità per lo svolgimento della gestione amministrativa delle elisuperfici rientranti nella Rete di destinazioni HEMS di pertinenza territoriale.

In aderenza a quanto rappresentato, l'OEA, inoltre, dovrà tenere e aggiornare, presso ciascuna Base Operativa HEMS, un "Registro" (preferibilmente 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 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 l'Amministrazione, 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 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.

L'elicottero dovrà sostare presso la suddetta Base Operativa HEMS, ferma restando la facoltà dell'Amministrazione, attraverso disposizioni da parte del RUP concordate con il DEC e il Direttore della C.O. 118 di riferimento, di variare nel corso della durata del contratto la dislocazione dell'elicottero in base alle esigenze di servizio e di richiedere il trasferimento temporaneo in quelle ricadenti in altre competenze territoriali e di rischierare, in caso di maxi-emergenze, l'aeromobile 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, ad eccezione delle fattispecie espressamente indicate nel predetto art. 2.

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" del presente Capitolato.

Per maggiori informazioni circa le caratteristiche delle Basi Operative HEMS e la loro dotazione infrastrutturale, ciascun Concorrente potrà effettuare un sopralluogo con le modalità e nei tempi previsti dal Disciplinare di gara, al fine di verificare gli spazi e i locali che sono attualmente destinati ai Servizi e di prenderne atto per la determinazione della propria offerta.

All'OEA spetterà prendere in consegna dal precedente Fornitore i Servizi e l'attività presso le Base Operativa HEMS, attraverso uno specifico verbale predisposto e sottoscritto anche dal DEC ed avviare l'operatività in modo da consentirne l'effettivo funzionamento.

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 le CC.OO.

118 e la CUSE, se riattivata, utilizzeranno 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, rappresenta 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 obbligata, 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 dall’Amministrazione (vedi Allegato 1 del presente Capitolato), fatta salva la competenza dell’OEA per l’accettazione e l’autorità del Pilota Comandante per le operazioni contingenti.

Su tali siti, ove consentita, verrà svolta attività notturna in accordo ai requisiti previsti dal Regolamento UE n. 965/2012 e s.m.i. per le operazioni con ausilio di sistemi di visione notturna (operazioni NVIS) e l’OEA, nell’ipotesi in cui si sia avvalsa della possibilità del relativo utilizzo,

dovrà riesaminarli ed inserirli nel proprio Manuale operativo.

Nell'ipotesi, quindi, in cui l'Operatore Concorrente abbia offerto, in relazione ai Lotti 1, 2 e 3, il relativo sistema NVIS, sui siti HEMS non autorizzati nei termini di elisuperficie notturna saranno consentite operazioni notturne limitatamente al prelievo di un paziente ("*primary pick-up*"), a condizione che il personale dell'elicottero operi con l'ausilio dei sistemi di visione notturna (NVIS).

L'OEA sarà tenuta ad assicurare questa capacità operativa, osservando le seguenti condizioni:

- Possesso di autorizzazione da parte della Competente Autorità Aeronautica di specifica approvazione per svolgere operazioni di volo con sistemi di visione notturna (NVIS - *Night Vision Imaging Systems*);
- Definizione di politiche e procedure operative, all'interno del proprio Manuale Operativo, applicabili per le operazioni di volo NVIS condotte su destinazioni non in precedenza censite o ricognite, che dovranno includere una composizione minima e requisiti minimi di esperienza NVIS da parte degli equipaggi di volo coinvolti in questo tipo di operazioni;
- Stesura di un protocollo insieme ai Responsabili delle CC.OO. 188, che sarà condiviso con l'Amministrazione, che comprenda le modalità operative da attuare per questa specifica attività (es. identificazione del sito di interesse, supporto al suolo di operatori sanitari, ecc.).

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 dovrà mantenere in modo ordinario la Base Operativa HEMS di propria competenza, garantendone costantemente la conformità alle caratteristiche e ai requisiti minimi di seguito riportati:

Elisuperfici

1. Elisuperficie certificata, per l'attività diurna e notturna 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 (piloti, copiloti, medici ed infermieri), del personale di assistenza a terra (tecnico\i di manutenzione ed operatori 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, 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'OEA al fine di garantire il decoro per tutta la durata dell'Appalto.
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 possibile 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 l'Amministrazione, le competenti CC.OO. 118 e 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 e previsto nell'ambito dell'eventuale offerta migliorativa .

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

A seguito di specifiche verifiche svolte dall'Amministrazione, appare utile e conducente descrivere ai Concorrenti lo stato dell'arte delle strutture che, in ogni caso, potrà essere rilevato in occasione dei sopralluoghi che i medesimi riterranno di effettuare, preliminarmente alla

presentazione delle offerte, secondo le modalità stabilite nel Disciplinare di gara.

Base Operativa HEMS di Lampedusa.

In via preliminare si rappresenta che nella Base Operativa non sono presenti locali idonei per il soggiorno e lo stazionamento dell'equipaggio in quanto l'ubicazione all'interno del locale aeroporto non consente la realizzazione di specifiche Strutture ma solamente la presenza di n. 2 locali (container) - di proprietà dell'attuale gestore del Servizio - di dimensioni ridotte adibiti a ufficio piloti e magazzino ricambi e, a tal proposito, 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 aeroporto, assicurando la disponibilità di un'auto per il necessario tempestivo 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.

Si precisa che il locale di supporto, unitamente agli eventuali arredi e il magazzino utilizzato per le parti di ricambio, siti all'interno dell'aeroporto, sono di proprietà dell'attuale gestore del Servizio e, conseguentemente, dovranno essere ricollocati dall'OEA prima dell'avvio del Servizio.

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.

Si precisa che gli arredi della struttura logistica e il magazzino utilizzato per le parti di ricambio sono di proprietà dell'attuale gestore del Servizio e, conseguentemente, dovranno essere ricollocati dall'OEA prima dell'avvio del Servizio.

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.

Si precisa che gli arredi della struttura logistica e il magazzino utilizzato per le parti di ricambio sono di proprietà dell'attuale gestore del Servizio e, conseguentemente, dovranno essere

ricollocati dall'OEA prima dell'avvio del Servizio.

Base Operativa HEMS di Pantelleria.

In via preliminare si rappresenta che nella Base Operativa non sono presenti locali idonei per il soggiorno e lo stazionamento dell'equipaggio in quanto l'ubicazione all'interno del locale aeroporto non consente la realizzazione di specifiche Strutture ma solamente la presenza di 2 locali (container) - di proprietà dell'attuale gestore - di dimensioni ridotte adibiti a ufficio piloti e magazzino ricambi e, a tal proposito, 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 aeroporto, assicurando la disponibilità di un'auto per il necessario tempestivo 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.

Si precisa che il locale di supporto, unitamente agli eventuali arredi e il magazzino utilizzato per le parti di ricambio, siti all'interno dell'aeroporto, sono di proprietà dell'attuale gestore del Servizio e, conseguentemente, dovranno essere ricollocati dall'OEA prima dell'avvio del Servizio.

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 la collocazione dei containers da utilizzare in ogni Base Operativa per gli scopi prefissati (magazzino ricambi/magazzino apparecchiature sanitarie/ufficio Piloti), per la fornitura degli arredi, suppellettili e degli eventuali impianti termici nelle strutture logistiche di Palermo e Messina, per l'installazione della cartellonistica mancante nelle Basi HEMS di Catania, Messina e Palermo e sia per la realizzazione di eventuali lavori infrastrutturali che l'OEA reputasse necessari per l'allineamento delle Basi Operative HEMS di Palermo e Messina alle caratteristiche ed ai requisiti minimi previsti, dovranno essere eseguiti, dopo la stipula del contratto, dall'OEA con oneri a proprio carico.

Tali oneri saranno da intendersi già inclusi nell'importo offerto in sede di gara, restando inteso che, alla scadenza del contratto, i predetti containers e i relativi impianti, gli arredi e i suppellettili resteranno nella disponibilità delle Basi Operative e, pertanto, l'OEA, oltre a non potere vantare alcun diritto su quest'ultimi, non potrà richiedere un compenso in quanto già ricompreso nel corrispettivo relativo alla componente fissa.

8.3 Struttura per il ricovero dell'elicottero

Sulla scorta delle verifiche effettuate dall'Amministrazione, si rappresenta che nelle Basi Operative di Messina e Palermo non è presente un'adeguata struttura per il ricovero dell'elicottero, che risulterebbe necessaria anche per lo svolgimento delle relative quotidiane attività manutentive.

Tale situazione espone l'aeromobile ed, in particolare, la tecnologia in esso installata, a eventuali danni derivanti dalle intemperie e dalle perturbazioni atmosferiche che condizionano anche il benessere del personale addetto alla manutenzione e del personale sanitario che procede alla sanificazione settimanale dei dispositivi sanitari, in quanto, per le predette motivazioni, i medesimi sono obbligati a svolgere la propria attività in situazioni non ottimali.

Nel sottolineare le criticità relative all'esecuzione di una struttura fissa (*hangar*), si ritiene più conducente realizzare una struttura che possa essere costituita da una tenso-struttura o da un prefabbricato.

L'Amministrazione, anche nell'ottica di preservare gli elicotteri nuovi che saranno disponibili con l'avvio dei contratti discendenti dalla definizione della prossima procedura di gara pluriennale, rileva l'esigenza di realizzare le predette strutture e prevede di attuare, nell'ambito della presente procedura di gara, i relativi interventi nelle predette Basi Operative di Messina e Palermo.

A tal proposito, **entro sei mesi dall'avvio delle attività contrattuali**, l'OEA delle predette due Basi sarà obbligato, pena l'applicazione della specifica penale di cui all'art. 17, a presentare all'Amministrazione un progetto tecnico ed economico dettagliato relativo alla realizzazione di una tenso-struttura o di un prefabbricato per il ricovero dell'elicottero e per lo svolgimento delle relative attività manutentive, che dovrà essere compatibile con lo stato dei luoghi e le diverse condizioni meteo-climatiche che caratterizzano le predette Basi Operative.

Qualora il citato progetto venisse ritenuto adeguato e l'Amministrazione decidesse di realizzarlo con oneri economici a proprio carico, l'OEA, entro i **9 mesi successivi alla data della specifica autorizzazione regionale**, dovrà ultimare l'intervento, facendosi carico dell'avvio delle procedure propedeutiche per la realizzazione della struttura, della redazione della progettazione tecnica, della cura della fase di approvazione da parte dei competenti Uffici del Genio Civile, dell'intrattenimento dei rapporti con il Fornitore individuato, della cura della fase di esecuzione, di collaudo dei lavori e di liquidazione del relativo corrispettivo al Fornitore, che sarà rimborsato dall'Amministrazione, previa presentazione dell'adeguata documentazione.

Al termine del periodo contrattuale, la struttura realizzata, conseguentemente, rimarrà nella disponibilità dell'Amministrazione e della Base Operativa HEMS interessata e l'OEA non potrà richiedere alcun corrispettivo in relazione all'attività svolta per conto dell'Amministrazione.

8.4 Biblioteca tecnico-operativa

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

La predetta biblioteca tecnico-operativa dovrà essere sia digitale che cartacea e sarà gestita dall'OEA che ne consentirà la libera consultazione anche dal personale sanitario in servizio nella Base Operativa, al Direttore della competente C.O. 118 e ai 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 e sarà consentito, in relazione ai documenti di natura tecnico- aeronautica-operativa (certificazioni, estratti di manuali, ecc.), la presenza della documentazione in lingua originale.

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 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 dall'Amministrazione o dal Direttore Operativo 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 MODALITÀ 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 quattro 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 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 equiparati al Servizio dedicati alla manutenzione giornaliera (due ore per le Basi Operative H24) e della tempistica correlata alla manutenzione ordinaria 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 la Base Operativa di Pantelleria, con operatività “H12”, 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.

L'OEA dovrà provvedere ad affiggere, in apposita bacheca presso la Base Operativa, 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

L'elicottero in Servizio dovrà stazionare presso la Base Operativa 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'orografia 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 caratterizzano 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 caratterizzano 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 caratterizzano 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 dell'Amministrazione, 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 e al D.E.C. 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 la Base Operativa HEMS di Pantelleria, con operatività H12, 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 Rotta 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.

E' prevista la possibilità che il Concorrente implementi la capacità operativa del volo notturno con ausilio di sistemi di visione notturna (capacità basica), secondo le modalità ("Night Vision Imagine System" - NVIS) e, in tale ipotesi, sarà assegnato un punteggio nell'ambito dei criteri premianti.

Il concorrente, **se vorrà avvalersi di tale possibilità**, dovrà presentare con l'Offerta un progetto tecnico-operativo di "Implementazione delle operazioni NVIS" che:

- preveda l'attivazione della **"capacità basica" entro i primi 75 giorni solari dall'avvio del servizio, pena l'applicazione della specifica penale di cui all'art.17 e l'utilizzo per almeno sei mesi dei visori notturni (NVG) per le missioni di intervento primario;**
- illustri le procedure operative e addestrative che l'OEA prevederà di adottare e i livelli minimi di esperienza previsti per gli equipaggi;
- descriva l'analisi dei rischi correlati, con evidenza delle misure di mitigazione/controllo che si intenderà attuare a garanzia della sicurezza di queste operazioni;
- rassegni le previsioni temporali associate alle crescenti capacità operative che si intenderà gradualmente raggiungere.

In relazione a tale ultimo punto, si riassumono con criterio crescente le capacità operative NVIS minime che l'Amministrazione intenderà raggiungere nel corso del Servizio:

- **Capacità basica:** missioni di **intervento primario** effettuate **per sei mesi** dal relativo effettivo avvio, con l'utilizzo dei visori notturni (NVG) da parte dell'equipaggio di condotta (Comandante e Copilota) nelle fasi di navigazione e per l'atterraggio ed il decollo su/da siti operativi HEMS censiti ("*pre-surveyed*") nel Manuale di Rotta dell'OEA. Per le operazioni su siti non illuminati, a salvaguardia della sicurezza, sarà opportuno il supporto di mezzi terrestri dei soccorritori/personale presenti a terra (es. soccorritore 118, Forze dell'Ordine, Vigili del Fuoco), secondo procedure operative condivise.

Il DEC e il Direttore della C.O. 118, di concerto con l'OEA, valuteranno il sussistere delle condizioni di esperienza/familiarità degli equipaggi con la tipologia specifica di operazioni (NVIS) e, alla scadenza dei predetti sei mesi, sarà concordemente stabilita la tempistica per l'avvio della seguente fase successiva;

- **Capacità avanzata:** missioni di **intervento primario** effettuate con utilizzo dei visori notturni (NVG) da parte dell'equipaggio di volo (Comandante e Copilota) nelle fasi di navigazione e per l'atterraggio ed il decollo su/da siti operativi HEMS anche non censiti, a seguito di opportuna ricognizione dell'area. Spetterà al Pilota Comandante dell'elicottero la decisione finale in merito al sussistere delle condizioni di sicurezza per le manovre di atterraggio e decollo sul/dal sito operativo HEMS. Per le operazioni su siti non illuminati, a meno di specifici sistemi di illuminazione installati a bordo dell'elicottero, sarà opportuno il supporto di mezzi terrestri dei soccorritori/personale presenti a terra (es. soccorritore 118, Forze dell'Ordine, Vigili del Fuoco), secondo procedure operative condivise. Queste procedure dovranno comprendere, a titolo non esaustivo, una descrizione da parte del personale di supporto a terra delle seguenti informazioni:

- dimensioni e caratteristiche del terreno dell'area designata per l'atterraggio;
- individuazione di potenziali ostacoli nell'area dell'evento;
- stato delle condizioni meteo.

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", sia digitale che cartaceo, 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 Tecnica 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 all'Amministrazione, al Responsabile della C.O. 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, al predetto Responsabile della C.O. 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 60 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 ai DEC, l'OEA, per tutto il tempo che sarà ritenuto necessario, dovrà garantire l'impiego immediato dell'elicottero 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 dei Lotti 1 e 2.

L'OEA dei Lotti 1 e 2 dovranno garantire l'impiego immediato dell'elicottero 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, HHA e, se previsto, NVIS, 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, HHA, e, se previsto, NVIS, che dovrà essere completata con azioni di mitigazione applicabili alle componenti della “Rete destinazioni HEMS” di competenza territoriale, 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*”.

I suddetti requisiti si applicheranno anche all’eventuale Operatore Economico che gestirà la manutenzione.

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) 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 il Direttore Operativo, che deliniri 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 quattro 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 tre Basi Operative con operatività “H24”, ad esclusione, quindi, di quella di Pantelleria dove l’operatività prevista sarà “H12”.

Per lo svolgimento delle predette missioni, gli Operatori Economici dovranno presentare in offerta la proposta per la fornitura e la **disponibilità, entro un tempo massimo di 30 (trenta) giorni lavorativi dalla data di stipulazione del contratto**, della tipologia dell’elicottero individuato per lo svolgimento delle specifiche prestazioni previste in ognuno dei quattro Lotti, che dovrà essere conforme ai requisiti minimi indicati nel presente Capitolato e, che, comunque, dovrà possedere, rispetto al termine per la presentazione delle offerte, **un’età non superiore a 15 (quindici) anni compiuti dalla data di prima immatricolazione**.

Nel rappresentare che l’anzianità dell’aeromobile sarà oggetto di valutazione qualitativa con l’assegnazione di proporzionati punteggi premiali e 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, dopo

il primo anno contrattuale e fino alla scadenza contrattuale, comprensiva anche dell'eventuale proroga prevista, potrà continuare ad essere utilizzato anche se nel frattempo la relativa età, conseguentemente, è aumentata.

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**, in quanto tale requisito è stato oggetto di valutazione qualitativa in sede di presentazione dell'offerta, 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.

Ciascun Concorrente, per ogni Lotto per il quale intenderà partecipare, dovrà inserire nella propria offerta tecnica la seguente documentazione:

- a) **Scheda descrittiva dell'elicottero proposto** nel quale dovranno essere inequivocabilmente specificati ed identificati sia la marca di immatricolazione, sia il numero di serie e sia la data di prima immatricolazione, che la CUC dovrà rilevare attraverso anche la copia della relativa documentazione che il Concorrente avrà cura di allegare; le predette informazioni dovranno essere indicate anche in relazione all'elicottero sostitutivo o di *back up*, che dovrà possedere i requisiti e le caratteristiche tecniche meglio illustrate al paragrafo 11.2.3;
- 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 della stessa classe-di quello 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"*);
 - Operazioni NVIS (*Annex V - Specific Approvals - Part Spa - Subpart H "Helicopter Operations with Night Vision Imaging Systems"*) per i tre elicotteri con operatività H24 e nell'ipotesi in cui il Concorrente manifesti nell'Offerta di avvalersi dell'ausilio di sistemi di visione notturna;
 - Trasporto di materiale pericoloso (*Annex V - Specific Approvals - Part Spa - Sub part G "Transport of Dangerous Goods"*);
- c) **Piano di impiego** dell'elicottero proposto per l'espletamento dei Servizi relativi all'intero periodo contrattuale di trenta mesi;
- d) **Scheda tecnica** che, in relazione alle informazioni richieste nei successivi articoli, elenchi tutte le caratteristiche tecniche possedute dall'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 partecipante 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 dell'elicottero offerto 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.

In aderenza ai contenuti della predetta Raccomandazione AS1573 del 18/3/2019 dell'Autorità Garante della Concorrenza e del Mercato, nell'ipotesi in cui, alla data di presentazione dell'offerta, l'elicottero offerto non risulti ancora nella piena disponibilità dell'Operatore Economico, il Concorrente, limitatamente alle informazioni richieste con il predetto **punto a)**, dovrà presentare una idonea "Dichiarazione Sostitutiva di Certificazione e di Atto di Notorietà", redatta con le medesime modalità indicate al **punto e)**, con la quale assicuri la presentazione, **entro 20 (venti) giorni lavorativi dalla data dell'eventuale aggiudicazione efficace**, sia della documentazione che attesti la piena disponibilità dell'aeromobile che la relativa certificazione (Immatricolazione, Aeronavigabilità, Stazione Radio, Rumore, ecc.).

Si precisa, a tal proposito, che **il predetto mancato adempimento, entro la citata perentoria tempistica, comporterà l'esclusione dell'OEA** e un riesame della procedura di aggiudicazione, con l'incameramento della cauzione versata e con l'applicazione all'Operatore inadempiente delle sanzioni previste dal Codice e dal Codice Civile.

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 l'Amministrazione ha individuato tipologie di caratteristiche tecniche per l'identificazione degli elicotteri che saranno previsti in ognuno dei quattro Lotti in cui è stata suddivisa la procedura di gara e che sono stati determinati in relazione alla classificazione delle missioni da svolgere (HEMS e HAA) e alla tipologia delle 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, in relazione ai tre elicotteri con operatività H24, di avionica digitale dotata di "glass cockpit" certificata per operazioni NVIS, nell'ipotesi che il Concorrente si sia avvalso di tale possibilità;
- 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.

Saranno oggetto di valutazione positiva altezze superiori alla minima indicata;

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.

Saranno oggetto di valutazione positiva altezze superiori alla minima indicata;

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 previsti dallo specifico Lotto, 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 (VFR/IFR), oppure, ad eccezione dell'elicottero proposto per la Base Operativa di Pantelleria, NVIS - se il Concorrente si è avvalso di tale possibilità -, per operazioni con avvicinamento strumentale di precisione in Cat. I mediante ILS, certificati con equipaggio minimo di 1 (uno) Pilota;

l. 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*);

m. 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;

n. 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 dell'aeromobile 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;

- o. 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.

Saranno, inoltre, valutate positivamente, con l'assegnazione di punteggi premianti, anche le seguenti caratteristiche aggiuntive:

- livello di rumorosità esterna nelle fasi di decollo, volo livellato e atterraggio rispetto al requisito certificativo ICAO, al fine di ridurre al minimo il fastidio arrecato ai degenti delle strutture ospedaliere sedi di atterraggio e, in genere, alla cittadinanza;
- possibilità, con rotori fermi e, quindi, in totale sicurezza e con riduzione del rumore, di mantenere in funzione l'equipaggiamento medico e di ventilare o riscaldare per periodi di tempo prolungati la cabina con l'elicottero a terra, senza incidere a discapito della carica delle batterie dell'elicottero ed evitando, quindi, il trasporto di batterie/generatori supplementari che ridurrebbero il "carico utile" a disposizione dell'equipe medica.
- equipaggiamenti per consentire operazioni di volo in accordo alle regolamentazioni PBN, qualora l'Amministrazione decidesse di adottare rotte di volo che beneficino di sistemi di navigazione satellitare;

10.3 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, tali da consentire un'agevole operazione di caricamento a bordo senza l'ostruzione di altri oggetti.

Per la valutazione concorrerà la 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.

A tal proposito, saranno valutate positivamente, con l'assegnazione di punteggi premianti, ampiezze superiori alla minima richiesta e la presenza di ulteriore caratteristica:

- un'ampiezza di cabina superiore al minimo richiesto.
- il volume del bagagliaio (minimo richiesto almeno 1 m³ ma premiata anche una capacità superiore) in relazione all'esigenza di mantenere lo spazio di lavoro in cabina il più sgombro possibile dal materiale non utilizzato, garantendone nel contempo il ricovero e l'ancoraggio in maniera ordinata e certificata.

- 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 Lotto 1 -, ecc), compresa defibrillazione in volo;
- e. dimensioni tali da poter posizionare una barella primaria della lunghezza di almeno 185 cm e 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. 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);
- g. 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;
- h. 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;
- i. spazi per il deposito dei materiali di consumo facilmente accessibili e tali da impedire la fuoriuscita accidentale del materiale in essi contenuto;
- j. 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;
- k. 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.;
- l. almeno n. 2 punti di supporto per le infusioni;
- m. idonei e certificati sistemi di scorrimento e di ancoraggio per barelle, culla termica, di contenitori ed altre dotazioni, in caso di trasporto organi;
- n. barella omologata secondo le vigenti norme aeronautiche, con sistema di fissaggio al piano, schienale sollevabile e cinghie fissaggio paziente;
- o. piano lavabile e sanificabile compatibile con l'impiego di ramponi in cabina senza danneggiamenti;
- p. dimensioni tali da permettere una riconfigurazione, in caso di trasporti connessi all'attività tripartitologica, 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;
- q. presenza in forma bilingue italiano-inglese o in pittogrammi di targhette e marcature che ri-guarderanno:
 - informazioni per i passeggeri,
 - istruzione sugli equipaggiamenti di emergenza presenti in cabina ed esterni,
 - istruzioni per l'impiego di porte destinate ai passeggeri.

Saranno, inoltre, valutate positivamente, con l'assegnazione di punteggi premianti, le seguenti caratteristiche aggiuntive:

- rivestimento della cabina sanitaria di tipo facilmente rimovibile, al fine di agevolare il lavaggio e la sanificazione e di peso contenuto al fine di salvaguardare il carico pagante;
- vano sanitario predisposto anche al trasporto di barella in biocontenimento, nel caso che si dovesse operare trasporti di pazienti colpiti da patologie infettive.

10.4 Requisiti minimi relativi alle dotazioni avioniche, ai sistemi e agli equipaggiamenti

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

- a) avionica digitale certificata per operazioni VFR diurne e notturne (IFR ILS CAT 1 *single e dual Pilot*) e, nell'ipotesi che il Concorrente si avvalga della possibilità di utilizzare i visori notturni, compatibile con operazioni NVIS.
- b) radar meteorologico completo per il volo notturno;
- c) 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;
- d) HTAWS (*Helicopter Terrain Warning System*) o Sistema equivalente;
- e) 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;
- f) 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 attinenza all'Annex IV Part-CAT- CAT. GEN.MPA 195 "*Preservation, production and use flight recorder recording*" (Regolamento (UE) 965/2012);
- g) radio VHF/FM per comunicazioni Terra/Bordo/Terra con le Basi Operative HEMS, le CC.OO. 118 e gli altri Enti coinvolti nel soccorso;
- h) 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;
- i) 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;
- j) 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;
- k) 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*";
- l) freno Rotore;
- m) due luci di atterraggio, di cui almeno una orientabile in volo per illuminare il terreno davanti, sotto e di lato all'elicottero, compatibile con le attività NVIS e controllabili dal PIC e dal Pilota Comandante;
- n) luci di posizione bianche a intermittenza ad alta intensità;

- o) sistema trancia cavi (*Wire Strike Protection System- WSPS*);
- p) sistema per l'estinzione dell'incendio nei compartimenti motori.

Saranno, inoltre, valutate positivamente, con l'assegnazione di punteggi premianti, la disponibilità delle seguenti caratteristiche aggiuntive:

- sistema di aria condizionata atto a garantire il comfort dei paziente e degli equipaggi durante le tratte di trasferimento;
- sistema di rappresentazione del tipo "*synthetic vision system*" (SVS) dell'ambiente di volo, fruibile su schermo primario utilizzato per la condotta di volo che contribuisca, in condizioni di scarsa visibilità esterna, a ridurre il carico di lavoro dei piloti;
- telecamere a bordo dell'aeromobile che, ai fini addestrativi degli equipaggi, possa registrare lo svolgimento delle missioni.
- dotazione di autopilota 4 assi e *Flight director*;
- sistema HUMS (*Healthand Usage Monitoring System*);
- sistema di prevenzione delle collisioni in volo "*Airborne Collision Avoidance System/ Traffic collision Avoidance System* (ACAS/TCAS o sistema equivalente. Al fine di avere a disposizione nella condotta del volo un sistema di ausilio ancora più moderno e performante che contribuisca, in condizioni di scarsa visibilità esterna, a ridurre il carico di lavoro dei piloti, l'eventuale presenza di un sistema "TCAS II" consentirà l'assegnazione di un migliore punteggio premiante.

10.5 TIPOLOGIE DI ELICOTTERO

10.5.1 Elicottero di tipologia A

La tipologia "A", nell'ambito dei Lotti 1 e 3, è stata prevista per gli Elicotteri da destinare nelle Basi Operative di Lampedusa e Palermo e 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, SPA *Dangerous Goods* e, ove il Concorrente si sia avvalsa di tale possibilità, SPA.NVIS;
- 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 e 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 valutata positivamente 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).

10.5.2 Elicottero di tipologia B

La tipologia "B", nell'ambito dei Lotti 2 e 4, è stata prevista per gli Elicotteri da destinare nelle Basi Operative di Messina e di Pantelleria che dovranno essere utilizzati per le missioni "HEMS" e "HAA" programmate con operatività, rispettivamente, 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, SPA *Dangerous Goods* e, ove il Concorrente si sia avvalsa di tale possibilità in relazione al Lotto 1, SPA.NVIS;
- 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 valutata positivamente 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 (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

10.6 Prestazioni degli Elicotteri

Al fine di introdurre ulteriori specifici criteri premianti, che saranno riassunti nelle specifiche Tabelle per l'attribuzione dei punteggi qualitativi inserite nel contesto del Disciplinare di gara, si rappresenteranno nei seguenti paragrafi in modo analitico i parametri individuati per ogni tipologia di elicottero.

10.6.1 Tipologia A

L'elicottero offerto dovrà essere in grado di operare dalle Basi Operative HEMS (Lampedusa e Palermo) in Categoria A PC1, da elisuperficie al suolo a una quota di 200 metri s.l.m. (660 ft), in condizioni ISA+20, imbarcando l'equipaggio ed il combustibile come sotto dettagliato:

a. Equipaggio di Condotta imbarcato a bordo:

- 1 (uno) pilota;
 - 1 (uno) copilota;
 - 1 (uno) medico anestesista;
 - 1 (uno) infermiere;
 - Apparecchiature mediche e materiale sanitario;
- al quale aggiungere:
- 1 (uno) paziente, dal peso di 90 kg.

b. Condizioni di Missione:

Si consideri il carburante necessario per coprire un raggio di azione (*range*) pari a 360 miglia nautiche (nm), senza l'ausilio di serbatoi supplementari, alla velocità di massima autonomia chilometrica, alla quota pressione di 6.000 piedi, nelle condizioni di temperatura ISA+20, con una riserva di 30' alla velocità di massima autonomia chilometrica.

Qualora il Manuale di Volo dell'elicottero proposto richiedesse, al fine dello svolgimento delle missioni qui descritte, l'aggiunta di ulteriori riserve/*contingency*, l'Operatore dovrà tenerne debitamente conto e darne evidenza nello svolgimento dei calcoli di missione e nella dimostrazione di rispondenza ai requisiti di missione.

Saranno valutate positivamente le seguenti caratteristiche aggiuntive:

aa. Margine di combustibile aggiuntivo al decollo.

Rispetto alle condizioni sopra descritte, si premierà il margine di combustibile aggiuntivo al decollo in Categoria A PC1 da elisuperficie al suolo, da una quota di 200 metri s.l.m. (660 ft) in condizioni ISA+20, con equipaggio di condotta e condizioni di missione come ai punti a) e b) -*de facto*; il carburante (espresso in minuti di volo alla velocità di massima autonomia chilometrica) che permetta di coprire raggi d'azione (*range*) superiori alle 360 nm richieste.

bb. Margine di carico pagante aggiuntivo al decollo

Rispetto alle condizioni sopra descritte, si premierà il margine di carico pagante aggiuntivo al decollo in Categoria A PC1 da elisuperficie al suolo, da una quota di 200 metri s.l.m. (660 ft) in condizioni ISA+20, con equipaggio di condotta e condizioni di missione come ai punti a) e b).

10.6.2 Tipologia B

L'elicottero offerto dovrà essere in grado di operare dalle Basi Operative HEMS (Messina e Pantelleria) in Categoria A PC1, da elisuperficie al suolo da una quota di 200 metri s.l.m. (660 ft.) in condizioni ISA+20, imbarcando l'equipaggio ed il combustibile come sotto dettagliato e riferito:

c. Equipaggio di Condotta imbarcato a bordo:

- 1 (uno) pilota;
- 1 (uno) copilota;
- 1 (uno) infermiere;
- 1 (uno) medico anestesista;
- Apparecchiature mediche e materiale sanitario;

al quale aggiungere:

- 1 (uno) paziente, dal peso di 90 kg.

d. Condizioni di Missione:

Si consideri il carburante necessario per coprire un raggio di azione (*range*) pari a 200 miglia nautiche, senza l'ausilio di serbatoi supplementari, alla velocità di massima autonomia chilometrica, alla quota pressione di 4.000 piedi, nelle condizioni di temperatura ISA+20, con una riserva di 30' alla velocità di massima autonomia chilometrica.

Qualora il Manuale di Volo dell'elicottero proposto richieda, al fine dello svolgimento delle missioni qui descritte, l'aggiunta di ulteriori riserve/*contingency*, l'Operatore dovrà tenerne debitamente conto e darne evidenza nello svolgimento dei calcoli di missione e nella dimostrazione di rispondenza ai requisiti di missione.

Saranno valutate positivamente le seguenti caratteristiche aggiuntive:

cc. Margine di combustibile aggiuntivo al decollo

Rispetto alle condizioni sopra descritte, si premierà il margine di combustibile aggiuntivo al decollo in Categoria A PC1 da elisuperficie al suolo, da una quota di 200 metri s.l.m. (660 ft) in condizioni ISA+20, con equipaggio di condotta e condizioni di missione come ai punti c) e d) -*de facto*, il carburante (espresso in minuti di volo alla velocità di massima autonomia chilometrica) che permetta di coprire raggi d'azione (*range*) superiori alle 200 miglia nautiche richieste.

dd. Margine di carico pagante aggiuntivo al decollo

Rispetto alle condizioni sopra descritte, si premierà il margine di carico pagante aggiuntivo al decollo in Categoria A PC1 da elisuperficie al suolo, da una quota di 200 metri s.l.m. (660 ft) in condizioni ISA+20, con equipaggio di condotta e condizioni di missione come ai punti c) e d).

10.7 Dotazioni degli Elicotteri

10.7.1 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”;
- 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.

Sarà valutata positivamente la possibilità che i galleggianti di emergenza, di cui al punto a., siano dotati di sistema di gonfiaggio automatico a contatto con l’acqua.

10.7.2 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 e al personale sanitario e di soccorso dovrà essere corredato di *Personal Locator Beacon* (PLB), con capacità di fonìa in ricetrasmissione sulle frequenze di emergenza e di Kit per segnali luminosi.

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

- 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, il cui relativo costo è stato specificatamente stimato per la determinazione della quota fissa del corrispettivo.

Ciascun Concorrente dovrà presentare, in fase di offerta, le procedure di utilizzo e di manutenzione ed il programma di addestramento predisposto a favore del personale sanitario;

Per la reale difficoltà di definizione di ambiente ostile, al mutare delle specifiche condizioni meteorologiche ed alla variabilità delle condizioni del mare, l’Amministrazione 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.

10.8 Apparat, Sistemi e Apparecchiature elettromedicali

10.8.1 Gestione degli apparati sanitari

Prima dell’avvio dei Servizi, l’OEA dovrà garantire la possibilità dell’utilizzo delle dotazioni sanitarie di bordo, meglio indicate nel paragrafo 10.8.2, 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 di ultima generazione e modello con caratteristiche rispondenti a quanto indicato nel citato paragrafo 10.8.2.

A tal proposito, si rappresenta che la presenza, all'avvio del Servizio o comunque, entro cinque mesi dal medesimo avvio, delle predette attrezzature e apparecchiature elettromedicali con data di produzione successiva all'1 gennaio 2024, comporterà l'assegnazione di un punteggio premiante, fermo restando che l'eventuale successiva mancata conferma dell'offerta migliorativa entro i predetti termini, determinerà l'applicazione di una specifica 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'AOE 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 dell'aeromobile, 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 sull'elicottero e, in particolare, alle apparecchiature sanitarie (monitor defibrillatore, aspiratore, ecc.) ed al materiale di protezione personale (caschi, salvagenti, ecc.), l'OEA, con la partecipazione alla procedura di gara sarà consapevole ed 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.

10.8.2 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, fermo restando che le relative specifiche caratteristiche tecniche saranno indicate in modo dettagliato nello specifico **“Allegato 2”** (*Caratteristiche tecniche delle attrezzature, apparecchiature elettromedicali e dei sistemi disponibili a bordo dell'elicottero*) del presente Capitolato, alle quali l'OEA dovrà fare espressamente riferimento nel predisporre le relative forniture:

- 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 rappresenta, inoltre, che dovrà essere prevista un’apposita “parete RACK”, con idoneo alloggiamento per singolo elettromedicale veloce e facile da installare e rimuovere durante la missione di soccorso, nella quale dovranno essere alloggiate le seguenti apparecchiature:

- n. 1 Monitor Multiparametrico Principale;
- n. 1 Ventilatore Polmonare Adulto/Pediatrico;
- N. 2 Pompe Siringa;
- n. 1 Aspiratore di secreti.

Si sottolinea che gli alloggiamenti, certificati relativamente al prodotto offerto, dovranno comunque riguardare tutti gli elettromedicali presenti nel RACK principale:

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 di cui al richiamato "Allegato 2".

Tale proposta sarà valutata in via qualitativa con l'assegnazione di eventuali punteggi premianti. In argomento, 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 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). D'altra parte, il *software* per scopi generali, anche se usato in un ambiente sanitario o per scopi di stile di vita e benessere, non è considerato un dispositivo medico. Il fattore chiave per determinare se un *software* è considerato un dispositivo medico o meno è il suo uso previsto.

Il Regolamento (UE) 2017/745 – MDR, contiene 22 regole di classificazione dei dispositivi mediche pertanto, il *software* dovrà possedere uno scopo medico di per sé per essere qualificato come *software* per dispositivi medici (MDSW).

I dispositivi medici vengono classificati secondo diverse classi di rischio tra cui:

Classe II a : *Software* destinato a fornire informazioni utilizzate per prendere decisioni a fini diagnostici o terapeutici.

Tra gli elementi caratterizzanti del Regolamento MDR che impattano sul software clinico o diagnostico, si citano in modo non esaustivo i seguenti:

- il ciclo di produzione del *software* deve sottostare a complessi modelli organizzativi che superano abbondantemente la ISO9001 e norme derivate;
- la certificazione, se di classe superiore alla prima, è gestita e rilasciata da enti terzi notificati ed indipendenti che hanno l'onere di eseguire numerosi controlli tra cui:
 - la validazione di tutti i processi produttivi, dallo sviluppo al mantenimento PostMarket del prodotto;
 - la valutazione di tutti i test interni, i quali devono seguire regole molto precise;
 - la valutazione dell'analisi dei possibili rischi e le loro mitigazioni;
 - la validazione dell'usabilità del SW al fine di ridurre e non aggiungere ulteriore rischio clinico utilizzando team di clinici, indipendenti dal produttore;
 - la validazione clinica ed il beneficio di ogni post elaborazione ed algoritmo;
 - la valutazione della predisposizione di una documentazione tecnica e utente;
 - il mantenimento un registro di "*incident reporting*", al fine di intervenire tempestivamente nella comunicazione a tutti gli utilizzatori in caso di compromissione degli obiettivi di riduzione del rischio clinico.

Alla luce di quanto descritto, si evidenzia che il *software* diventa a tutti gli effetti un dispositivo medico e come tale dovrà essere trattato.

10.8.3 Bombole per l'erogazione di ossigeno medicale

L'Elicottero offerto dovrà 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 dall'OEA per la conformità alla normativa aeronautica, prima dell'inizio del servizio, 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 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.

10.8.4 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*) e, a tal proposito, oltre alle dotazioni indicate al paragrafo 10.8.2, dovrà essere previsto obbligatoriamente l'uso a bordo dei predetti elicotteri di tale apparecchiatura denominata "CARDIOHELP, 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".

Gli elicotteri previsti nei Lotto 1 e 3, pertanto, dovranno essere predisposti per installare e rendere funzionante a bordo tale sistema, sia come fissaggio, mediante una opportuna piastra analoga a quella facente parte del corredo dell'ECMO, che in termini di alimentazione elettrica a 220 V.

Per tale ragione, entro e non oltre **6 mesi dall'avvio del servizio** dei predetti due elicotteri, pena l'applicazione della penale di cui all'art. 17, gli OEA dei Lotto 1 e 3 dovranno 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 del Lotto 1, su richiesta del rispettivo 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.

10.9 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 dei DEC, dovranno essere programmati ed eseguiti 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 al documento MEL (Lista degli Equipaggiamenti Minimi) o per indisponibilità di specifici equipaggiamenti.

L'OEA, con cadenza mensile ed entro il ventesimo giorno del mese, 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.

L'Amministrazione, 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 delle regole del presente Capitolato, 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 della Base Operativa HEMS di propria pertinenza, 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 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 dal Direttore della C.O 118 competente, daranno origine all’applicazione delle penalità di cui all’art.17.

La tipologia e la consistenza minima delle parti di ricambio sopra riportate dovranno 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 al Direttore Operativo 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, in aderenza ai requisiti dello "Annesso II parte 145 al Regolamento Europeo (EC) 1321/2014 e s.m.i.", dovranno essere svolte, 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 la Base Operativa HEMS dovranno essere disponibili in copia presso la biblioteca della medesima Base 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'aeronavigabilità dovranno essere svolte secondo i requisiti della Parte CAMO (*Continuing Airworthiness Management Organisation*) del Regolamento europeo (UE) NO 2019/1383 Annesso Vc e s.m.i..

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 di m,manutenzione presenti nella Base Operativa HEMS;
- la registrazione e l'analisi delle avarie ripetitive occorse all'elicottero, al fine di modulare gli interventi di manutenzione ed acquisire tempestivamente la disponibilità di ricambi presso la Base Operativa.

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 ai DEC ed ai Direttori delle CC.OO. 118.

11.2.2 Manutenzione giornaliera

Per l'elicottero previsto in ognuna delle n. 3 Basi Operative HEMS con operatività H24 saranno riconosciuti, nell'arco delle 24 ore, due fermi tecnici ordinari di un'ora ciascuno che, comunque, possano essere cumulati, fermo restando che, di norma, è preferibile che i predetti fermi operino 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).

Per l'elicottero previsto nella Base Operativa di Pantelleria, con operatività 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 per ogni Lotto, l'OEA, al verificarsi delle fattispecie meglio previste nei paragrafi successivi, dovrà garantire la disponibilità di 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 dell'elicottero titolare;
- rispettare le stesse caratteristiche operative e le medesime prestazioni, o migliorative, di quelli in servizio nelle Basi Operative (Tipo "A" per i Lotti 1 e 3 e almeno Tipo "B" per i Lotti 2 e 4);
- 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 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.

L'OEA dovrà fornire un'aeromobile sostitutivo con un'età non superiore a 20 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 l'applicazione di un'ulteriore penale di cui all'art.17.

Si rappresenta che nell'ipotesi di gravi fattispecie meglio descritte nei citati paragrafi 11.2.5, 11.2.6 e 11.2.7, l'Amministrazione, 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 dall'Amministrazione 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 dall'Amministrazione prima che il mezzo venga posto in servizio.

Nell'ipotesi di più Lotti aggiudicati allo stesso Operatore economico Concorrente, quest'ultimo potrà utilizzare il medesimo aeromobile sostitutivo in tutte le Basi Operative di propria competenza, fermo restando il rispetto delle richiamate condizioni e la non concomitanza di situazioni che ne prevedano l'utilizzo.

11.2.4 Manutenzione programmata

Al fine di poter garantire la conoscenza della disponibilità effettiva dell'aeromobile durante lo svolgimento dei Servizi, entro 10 giorni lavorativi dalla stipula del Contratto, l'OEA dovrà trasmettere, al DEC ed al Direttore della C.O. 118 di competenza, 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"*.

Nell'ottica della piena organizzazione del Servizio Regionale di Elisoccorso, i Direttori dell'Esecuzione dei singoli contratti e i Direttori delle CC.OO. 118, con le rispettive collaborazioni degli OEA, ove possibile adotteranno congiuntamente per i sei elicotteri che opereranno nel Territorio Regionale, una specifica pianificazione regionale che sarà trasmessa tempestivamente agli 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 dai DEC e dai Direttori delle CC.OO. 118, non supportata da adeguate motivazioni, sarà attentamente valutata dal DEC competente che avrà la facoltà di applicare una specifica penale di cui all'art. 17.

Per quanto sarà rappresentato nei prossimi paragrafi, si precisa che l'importo orario del canone fisso per le Basi con operatività "H24" e "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. 3 Basi Operative "H24"

Ferma restando la predetta pianificazione regionale operata dai 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 (non cumulabile, in caso di mancato utilizzo, negli anni successivi) di una tolleranza correlata all'interruzione dell'operatività dell'elicottero discendente dagli interventi di manutenzione programmata, nell'ambito della quale non sarà decurtato il canone giornaliero applicata e non sarà applicata la penale.

Conseguentemente, 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. **16 ore** di interruzione dell'operatività, decorse le quali l'OEA **sarà obbligato a fornire un elicottero sostitutivo** dello stesso tipo previsto nel 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. 16 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 non avvenisse entro la ventesima ora dal fermo tecnico, gli effetti della predetta tolleranza annuale, anche in caso di disponibilità, saranno sospesi, e, con decorrenza **dalla prima ora del fermo tecnico, fino all'operatività dell'aeromobile sostitutivo**, sarà applicata sia la decurtazione del canone giornaliero che la specifica penale di cui all'art. 17, precisando che il valore della penale, **a partire dalla ventisettesima ora di fermo, sarà maggiorato**, fermo restando le ulteriori iniziative che saranno adottate dal DEC per l'inadempimento contrattuale.

Si rappresenta che nell'ipotesi di tale ultima grave fattispecie (24 ore di fermo tecnico), l'Amministrazione, 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 dall'Amministrazione 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 nella Base Operativa "H12"

Per la manutenzione programmata dell'aeromobile impiegato con operatività 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 12 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 12 ore, l'OEA **sarà obbligato a fornire un elicottero sostitutivo** dello stesso tipo 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 diciotto ore dall'interruzione del servizio** e 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 dalla diciannovesima ora di fermo, sarà maggiorato.**

Si rappresenta che nell'ipotesi di tale ultima grave fattispecie, l'Amministrazione, 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 dall'Amministrazione 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.

L'Amministrazione, considerata l'eccezionalità dell'evento, riconoscerà per tutti i fermi tecnici per avaria una tolleranza 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 la Base Operativa "H12" di Pantelleria, **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 tolleranza ancora disponibile, **non potrà superare le 16 ore per ogni Base "H24" e le 12 ore per la Base "H12" (Pantelleria),** decorse le quali l'OEA sarà **obbligato a fornire un elicottero sostitutivo** dello stesso tipo previsto per ogni Lotto 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. 12 ore per la Base Operativa "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 penali di cui all'art. 17, a partire, rispettivamente, **dalla diciassettesima ora per le Basi Operative "H24" e dalla tredicesima ora per la Base Operativa "H12" e fino all'operatività dell'aeromobile sostitutivo, che, comunque, dovrà avvenire entro le successive n. 4 ore.**

Nell'ipotesi in cui l'operatività dell'aeromobile sostitutivo avvenisse oltre la ventesima ora per

le “Basi H24” o oltre la sedicesima ora per la Base “H12”, **sarà sospesa la possibilità di fruire della predetta tolleranza e, conseguentemente, anche l’applicazione della specifica penale, di cui all’art. 17, decorrerà e sarà conteggiata dalla prima ora del fermo tecnico e fino all’operatività dell’aeromobile sostitutivo.**

In caso di continuata 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 venticinquesima ora di fermo per le Basi “H24” e dalla ventunesima ora di fermo per la Base “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, l’Amministrazione, 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 dall’Amministrazione 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, nonostante la presenza sia di più contratti stipulati con diversi Operatori Economici e sia di 4 diverse CC.OO. 118 competenti territorialmente, 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 CC.OO. 118, fornendo l’adeguata informazione ai DEC coinvolti nell’attuazione delle predette operazioni sostitutive.

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 dal competente 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 dell’elicottero dell’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 l’Amministrazione, 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 valutato in via qualitativa con l'assegnazione di eventuali punteggi premianti.

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 dell'elicottero, sollevando l'Amministrazione 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 già descritte nel paragrafo 11.9, 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, od a cui assegnerà incarichi esecutivi in virtù del contratto stipulato a seguito della presente procedura di gara.

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 dall'Amministrazione, 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.

L'Amministrazione, 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 5 (cinque) 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

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, 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 dall'Amministrazione.

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

Nel pieno rispetto dei contenuti della richiamata Raccomandazione AS1573 del 18/3/2019 dell'Autorità Garante della Concorrenza e del Mercato e in relazione alla necessità che venga assicurata alla data di inizio dell'attività contrattuale la disponibilità del Personale necessario per la prestazione dei predetti Servizi, l'OEA, entro 20 (venti) giorni lavorativi dalla ricezione della notifica dell'aggiudicazione efficace, trasmetterà all'Amministrazione 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 e, limitatamente alle professionalità per le quali è stato assegnato un punteggio premiante, le medesime qualifiche ed esperienze dichiarate nelle schede anonime fornite in occasione della presentazione dell'offerta.

Si precisa che il possesso effettivo dei titoli e delle professionalità minime ed, eventualmente, migliorative, dovrà essere attestato e dimostrato dall'OEA tramite la presentazione della relativa documentazione probatoria, da allegare al predetto elenco nominativo, che dovrà essere supportato dalle medesime schede oggetto di valutazione, opportunamente integrate con l'indicazione dei reali dati anagrafici delle professionalità valutate e dai *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 della Base Operativa, previa approvazione dei predetti *curricula vitae* da parte del DEC, **esclusivamente i Soggetti individuati nominativamente nella predetta lista consegnata** all'Amministrazione, 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 le Basi Operative H24 di Lampedusa, Messina e Palermo, di cui ai Lotti, rispettivamente, 1, 2 e 3;
- **non inferiore a n. 3 (tre)** e non superiore a n. 4 (quattro) di **Piloti Comandanti** per la Base Operativa H12 di Pantelleria, di cui al Lotto 4;
- **non inferiore a n. 5 (cinque)** e non superiore a n. 7 (sette) di **Copiloti** per le Basi Operative H24 di Lampedusa, Messina e Palermo, di cui ai Lotti, rispettivamente, 1, 2 e 3;
- **non inferiore a n. 3 (tre)** e non superiore a n. 4 (quattro) di **Copiloti** per la Base Operativa H12 di Pantelleria, di cui al Lotto 4;
- **non inferiore a n. 5 (cinque)** e non superiore a n. 7 (sette) di **Tecnici di manutenzione/Elicotteristi** per le Basi Operative H24 di Lampedusa, Messina e Palermo, di cui ai Lotti, rispettivamente, 1, 2 e 3;
- **non inferiore a n. 3 (tre)** e non superiore a n. 4 (quattro) di **Tecnici di manutenzione/Elicotteristi** per la Base Operativa H12 di Pantelleria, di cui al Lotto 4.

Si evidenzia, inoltre, che nell'ipotesi l'OEA fosse aggiudicatario anche di altri Lotti, le liste presentate in dase di stipula dei Contratti dovranno contenere sempre nominativi assolutamente diversi per ogni ruolo, fermo restando che, nell'ipotesi in cui il concorrente abbia presentato in sede di offerta delle schede anonime sovrapponibili in più Lotti, in caso di effettiva aggiudicazione dei medesimi, l'OEA potrà procedere a delle sostituzioni con addetti che posseggano le medesime qualifiche e le esperienze non inferiori a quelle dichiarate nelle predette schede anonime. In tali casi, sarà concessa una parziale deroga che, comunque, potrà essere riconosciuta limitatamente ad un massimo di due nominativi per ogni ruolo, che, quindi, potranno essere al servizio 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/verricellisti, identificati nominativamente prima dell'avvio dei Servizi, 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 la sostituzione non potrà essere superiore, per ogni figura professionale, alle due unità per ogni anno.

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.

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 ed, eventualmente, migliorative, nel caso la risorsa sostituita fosse stata destinataria di punteggio premiale in fase di valutazione dell'offerta, 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.

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, 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 buona 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.**

Con particolare riferimento alle qualificazioni per le quali sarà consentita l'indicazione di un **"impegno ad acquisirle entro una determinata data"**, la documentazione comprovante il possesso delle medesime qualificazioni dovrà essere trasmessa al RUP e ai DEC **entro dieci giorni solari dalla scadenza del predetto termine**, fermo restando che, con la presentazione dell'Offerta, l'Operatore concorrente dovrà allegare una "Dichiarazione Sostitutiva di Certificazione e di Atto di Notorietà" con la quale si assumerà la responsabilità per l'ottemperanza dei citati adempimenti entro i termini previsti.

Nell'ipotesi di mancato rispetto del predetto termine di 10 giorni, sarà applicata la penale di cui all'art. 17 che sarà correlata ad ogni eventuale giorno di ritardo e salvo le eventuali ulteriori sanzioni più rigorose in caso di perdurante inadempimento.

Si descrivono di seguito i requisiti e le qualificazioni richiesti per ogni profilo professionale richiesto per l'espletamento del Servizio:

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 **2.000 (duemila)** ore, delle quali **svolte in posizione di comando (PIC)**:
 - almeno **750 (settecentocinquanta)** ore su elicottero a turbina o plurimotore;

- almeno **80 (ottanta)** ore sul Tipo di Elicottero proposto dal concorrente;
 - almeno **50 (cinquanta)** 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 la Base Operativa di Pantelleria;
 - almeno **25 (venticinque) 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 la Base Operativa di Pantelleria;
- nell'ipotesi, in relazione ai tre elicotteri con operatività H24, in cui il Concorrente manifesti nell'Offerta di avvalersi dell'ausilio di sistemi di visione notturna, qualificazione alle operazioni NVIS con esperienza non inferiore a quella richiesta per il livello di capacità operativa prevista, o impegno **ad acquisire la predetta qualificazione entro 60 giorni solari successivi alla data di stipula del Contratto**;
- abilitazione strumentale (IR) sul tipo di elicottero proposto dal concorrente;
- esperienza di volo strumentale maturata sul tipo di elicottero proposto dal concorrente;
- 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.

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 6 mesi:

- 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 certificato e approvato dall'autorità aeronautica come idoneo ed efficace per lo svolgimento del training necessario e dovrà essere rappresentativo del tipo e modello di elicottero offerto dall'OEA.

La verifica del possesso dei predetti requisiti relativi all'addestramento sarà svolta, entro 30 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 20 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 **400**

(quattrocento) ore, delle quali:

- **almeno 50 (cinquanta)** ore per missioni HEMS su elicottero a turbina e/o plurimotore;
 - **almeno 30 (trenta)** 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 10 (dieci) 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;
- nell'ipotesi, in relazione ai tre elicotteri con operatività H24, in cui il Concorrente manifesti nell'Offerta di avvalersi dell'ausilio di sistemi di visione notturna, qualificazione alle operazioni NVIS con esperienza non inferiore a quella richiesta per il livello di capacità operativa prevista, o impegno **ad acquisire la predetta qualificazione entro 60 giorni solari successivi alla data di stipula del Contratto**;
- abilitazione strumentale (IR) sul tipo di elicottero proposto dal concorrente;
- esperienza di volo strumentale maturata sul tipo di elicottero proposto dal concorrente;
- 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.

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 6 mesi:

- 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 certificato e approvato dall'autorità aeronautica come idoneo ed efficace per lo svolgimento del training necessario e dovrà essere rappresentativo del tipo e modello di elicottero offerto dall'OEA.

La verifica del possesso dei predetti requisiti relativi all'addestramento sarà svolta, entro 30 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 20 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 18 mesi o per la Cat. A3 "Certifying Staff" da almeno 24 mesi;
- "Autorizzazione a Certificare" rilasciata dall'organizzazione di manutenzione, con abilitazione **da almeno sei mesi** sul tipo di aeromobile proposto per il contratto;

- Esperienza maturata recentemente sul tipo di elicottero proposto, da dimostrare con evidenza di attività di manutenzione nei mesi precedenti l'inizio del Servizio;
- ottima conoscenza scritta e parlata della lingua italiana e della lingua nella quale sono scritte le procedure dell'impresa e le documentazioni del Costruttore.

I requisiti relativi sia alla citata “abilitazione da almeno **sei mesi**” sul tipo di elicottero proposto e sia all’esperienza “maturata recentemente” potranno essere sostituiti dall’esperienza pari ad almeno **n. 30 (trenta) 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 18 mesi come Tecnico di linea Cat. B1.3 o di almeno 24 mesi come Tecnico di Cat. A3 "Certifying Staff"**;

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 Criteri di valutazione del personale

Tenuto conto della peculiarità dei Servizi oggetto del presente Capitolato e considerato che alcune caratteristiche tecniche e professionali garantiranno un maggior grado, sebbene teorico, di sicurezza del Servizio, si ritiene necessario attuare delle verifiche preliminari al fine di esprimere le valutazioni sulle caratteristiche del Personale di Condotta e Tecnico che opererà nelle Basi Operative HEMS.

A tal proposito, in aderenza alla citata Raccomandazione AS1573/2019 dell’Autorità Garante della Concorrenza e del Mercato e nella consapevolezza che, solamente dopo la notifica dell’aggiudicazione efficace e prima della stipulazione dei Contratti di appalto, l’OEA dovrà comunicare i nominativi dei Soggetti individuati per ricoprire i Profili professionali previsti, appare conducente richiedere ad ogni Concorrente, in sede di presentazione dell’offerta di gara, la trasmissione di un numero limitato di schede in forma anonima, secondo un *format* predisposto dall’Amministrazione, nelle quali dovranno essere indicati i dati di qualifica e di esperienza posseduti da un campione del Personale che il Concorrente intenderà proporre per lo svolgimento dei Servizi.

Tale campione sarà costituito dal “numero minimo delle professionalità” che ogni Concorrente, divenuto OEA, dovrà inserire nella lista completa, per ogni Ruolo rivestito, dei nominativi delle professionalità che saranno impiegate nell’espletamento dei Servizi e si rappresenta che, in relazione ad alcuni dei predetti dati, saranno previsti dei criteri premianti rapportati alla maggiore esperienza posseduta rispetto ai requisiti minimi richiesti dal Capitolato.

Il numero delle schede in forma anonima, contenenti i dati di qualifica e di esperienza e firmate digitalmente dal Legale Rappresentante del Concorrente o di un suo delegato, dovranno essere riferite, per ogni Lotto, ai Ruoli di Pilota Comandante, Copilota e Tecnico di manutenzione/Elicotterista

Lotto 1

Base Operativa HEMS di Lampedusa, per complessive n. 15 schede anonime:

- n. 5 (cinque) schede per Piloti Comandanti qualificati per l'elicottero di tipo A;
- n. 5 (cinque) schede per Copiloti qualificati per l'elicottero di tipo A;
- n. 5 (cinque) schede per Tecnici di manutenzione/Elicotteristi qualificati per l'elicottero di tipo A;

Lotto 2

Base Operativa HEMS di Messina, per complessive n. 15 schede anonime:

- n. 5 (cinque) schede per Piloti Comandanti qualificati per l'elicottero di tipo B;
- n. 5 (cinque) schede per Copiloti qualificati per l'elicottero di tipo B;
- n. 5 (cinque) schede per Tecnici di manutenzione/Elicotteristi qualificati per l'elicottero di tipo B;

Lotto 3

Base Operativa HEMS di Palermo, per complessive n. 15 schede anonime:

- n. 5 (cinque) schede per Piloti Comandanti qualificati per l'elicottero di tipo A;
- n. 5 (cinque) schede per Copiloti qualificati per l'elicottero di tipo A;
- n. 5 (cinque) schede per Tecnici di manutenzione/Elicotteristi qualificati per l'elicottero di tipo A;

Lotto 4

Base Operativa HEMS di Pantelleria, per complessive n. 9 schede anonime:

- n. 3 (tre) schede per Piloti Comandanti qualificati per l'elicottero di tipo B;
- n. 3 (tre) schede per Copiloti qualificati per l'elicottero di tipo B;
- n. 3 (tre) schede per schede per Tecnici di manutenzione/Elicotteristi qualificati per l'elicottero di tipo B.

Si evidenzia che la mancata presentazione di alcune schede, relativamente ad ognuno dei tre Ruoli previsti, non comporterà l'esclusione dell'Offerta, fermo restando che, al verificarsi di tale fattispecie, l'Operatore Concorrente, oltre a non fruire del correlato eventuale punteggio premiante, avrà l'obbligo, nell'ipotesi che divenisse Operatore aggiudicatario, di trasmettere i profili mancanti nell'ambito della definitiva lista nominativa delle professionalità che saranno impiegate nelle attività contrattuali.

Si ritiene opportuno ribadire che tutti le professionalità della richiamata lista di cui al paragrafo 12.3, comprese quelle per cui non è stata trasmessa la citata scheda e quelle eventualmente inserite a completamento del "numero massimo delle professionalità previste" e per le quali in tale fase non è stata richiesta la compilazione della citata scheda, dovranno essere in possesso della qualifica e della esperienza coerente almeno con i requisiti minimi contenuti nel presente Capitolato.

Si evidenzia, inoltre, che i requisiti per i quali sono stati previsti dei criteri premianti, rapportati alla maggiore esperienza posseduta rispetto ai requisiti minimi richiesti dal Capitolato, riguarderanno, in particolare:

Pilota Comandante:

- numero di ore svolte nella funzione di Pilota in comando su elicottero a turbina e/o plurimotore (Lotti 1, 2, 3 e 4);
- numero di ore svolte nella funzione di Pilota in comando in missioni HEMS sul tipo di elicottero proposto (Lotti 1, 2, 3 e 4);
- numero di ore svolte nella funzione di Pilota in comando in volo notturno in missioni HEMS su elicottero a turbina e/o plurimotore (Lotti 1, 2 e 3);
- numero di ore svolte nella funzione di Pilota in comando in missioni HEMS sul Tipo di

Elicottero proposto dal concorrente (Lotto 4);

Copilota:

- numero di ore svolte in missioni HEMS su elicottero a turbina e/o plurimotore (Lotti 1, 2, 3 e 4);
- numero di ore svolte in missioni HEMS sul tipo di elicottero proposto (Lotti 1, 2, 3 e 4);
- numero di ore svolte in volo notturno in missioni HEMS su elicottero a turbina e/o plurimotore (Lotti 1, 2 e 3);
- numero di ore svolte sul tipo di elicottero proposto (Lotto 4);

Tecnico di manutenzione/Elicotterista:

- Numero di mesi di esperienza maturata come Tecnico di linea - Cat B1.3 (Lotti 1, 2, 3 e 4);
- Numero di giorni di esperienza maturata sul tipo di elicottero proposto, ferma restando una esperienza minima di almeno 18 mesi anni come Tecnico di linea - Cat B1.3 o di 24 mesi come "Certifying Staff" -Cat. A3 (Lotti 1, 2, 3 e 4).

La "campionatura" relativa al possesso dei titoli e delle professionalità minime e, eventualmente migliorative, sarà verificata in sede di valutazione dell'offerta attraverso l'esame delle schede presentate in forma "anonima" dai Concorrenti, fermo restando che entro 20 (venti) giorni lavorativi dalla ricezione della notifica dell'aggiudicazione efficace, l'OEA dovrà trasmettere all'Amministrazione la richiamata lista, di cui al paragrafo 12.3, contenente, per ogni ruolo rivestito, i nominativi delle professionalità che saranno impiegate nello svolgimento dei medesimi Servizi, che, si ribadisce, dovranno possedere sia le qualifiche e le esperienze coerenti con i requisiti minimi contenuti nel presente Capitolato e, limitatamente alle professionalità alle quali è stato assegnato un punteggio premiante, le medesime qualifiche ed esperienze dichiarate nelle citate schede anonime in occasione della presentazione dell'offerta.

Si precisa che il possesso effettivo dei titoli e delle professionalità minime ed eventualmente migliorative, dovrà essere attestato e dimostrato dall'OEA tramite la presentazione della relativa documentazione probatoria, da allegare al predetto elenco nominativo, che dovrà essere supportato dalle medesime schede oggetto di valutazione, opportunamente integrate con l'indicazione dei reali dati anagrafici delle professionalità valutate e dai relativi *curricula vitae*. Tali schede nominative saranno sottoscritte dai Soggetti interessati attraverso anche la previsione della dichiarazione di responsabilità prevista dall'art. 76 del D.P.R. n.445/2000 e ss.mm.ii., che sarà suffragata dalla copia del relativo documento di riconoscimento.

Si evidenzia che la mancata corrispondenza tra le medesime qualifiche ed esperienze dichiarate nelle citate schede anonime in occasione della presentazione dell'offerta e destinatarie di punteggi premianti, rispetto alle schede nominative consegnate unitamente alla lista di cui al paragrafo 12.3, comporterà, nell'ipotesi di qualifiche o esperienze inferiori a quelle dichiarate in sede di offerta, un riesame delle procedura di aggiudicazione, la riformulazione della graduatoria, l'eventuale annullamento dell'aggiudicazione efficace in favore dell'OEA, l'incameramento della cauzione e l'applicazione di eventuali ulteriori sanzioni.

12.7 Turnistica del personale di condotta e tecnico

L'OEA dovrà garantire che l'elicottero ed il personale impiegato nel Servizio siano iscritti nel disciplinare dell'attività di volo concessa e si impegnerà a mantenere in servizio presso la Base Operativa HEMS un equipaggio idoneo 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.

Premesso che in fase di offerta il concorrente sarà obbligato a presentare, pena l'esclusione dalla gara, lo “**Schema di impiego**”, **in forma anonima**, che descriva in linea generale, per l’intera durata contrattuale, le qualifiche del personale che intenderà attivare nella relativa Base Operativa prevista nel Lotto e che tenga conto sia della particolare tipologia dei Servizi che dovranno essere coperti nell’intero arco dell’anno, senza soluzione di continuità e con impegno anche nei giorni festivi e sia del carico di lavoro derivante dall’orario di apertura della medesima Base, facendo, pertanto, risultare su archi di 30 (trenta) giorni consecutivi, e quindi annuali, le giornate di lavoro e di riposo conformi alla normativa vigente

Entro 30 giorni solari dall’attivazione dei Servizi, l’OEA dovrà presentare lo **schema di impiego annuale** relativo al primo anno di attività e tale adempimento, entro 30 giorni lavorativi dalla scadenza annuale, dovrà essere ottemperato annualmente anche in relazione ai successivi periodi contrattuali.

Nel predetto schema 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 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 sarà valutato in via qualitativa con l’assegnazione di eventuali punteggi premianti e 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 annuale, 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.

12.8 Personale sanitario

I membri dell’equipaggio sanitario saranno messi a disposizione dall’Amministrazione,

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 complessivo 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 anche in ambiente impervio ed ostile e al 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 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.

12.9 Certificazione sanitaria dei 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 quattro mesi dalla data di avvio dei Servizi. L'OEA, entro 15 giorni solari prima dell'avvio dei Servizi, dovrà produrre al RUP e al DEC una dichiarazione sostitutiva nella quale si certifichi, per ogni dipendente, il possesso della certificazione medica di idoneità e la data del relativo rilascio.

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 dell'elicottero e la relativa attitudine dovrà risultare da apposita certificazione, con data non anteriore a quattro mesi dalla data di avvio dei Servizi.

Il Direttore della C.O. 118 di riferimento, entro 15 giorni solari prima dell'avvio dei Servizi, dovrà produrre al RUP e al DEC una dichiarazione sostitutiva nella quale si certifichi, per ogni dipendente, il possesso della certificazione medica di idoneità e la data del relativo rilascio.

Si evidenzia che la mancata trasmissione entro il predetto termine della predetta certificazione relativa al personale dell'OEA non consentirà l'avvio 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 dell'Amministrazione 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.**

12.10 Addestramento dei membri dell'equipaggio

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 intendano 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 l'Amministrazione, delle attività addestrative finalizzate alle certificazioni aeronautiche.

Le ore di volo per addestramenti non determineranno alcun aggravio di spesa fino a 36 ore annue, cumulabili per tutta la durata del contratto; 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, in osservanza alla normativa vigente in ordine alla formazione del personale sanitario quale "membro di equipaggio sanitario" dovrà essere sottoposto all'addestramento teorico-pratico, a cura ed a carico dell'OEA.

Tale personale sanitario dovrà svolgere specifici corsi correlati ai voli sul mare, denominati "*Helicopter Underwater Escape Training*" (HUET) ed erogati da Centri di Addestramento in accordo agli *standard* internazionali OPITO, con cadenza minima quadriennale, i cui costi di iscrizione e di frequenza saranno a carico dell'OEA; il medesimo addestramento dovrà essere assicurato al personale dell'OEA, con cadenza minima triennale.

Conseguentemente, considerata la durata contrattuale di almeno 30 mesi, tale corso di addestramento dovrà essere assicurato almeno in un'occasione sia dal personale dell'OEA che dal personale sanitario.

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 del primo anno di vigenza contrattuale, l'OEA, in relazione alla C.O 118 di riferimento, dovrà svolgere almeno n. 2 corsi di indottrinamento a favore degli operatori che prestano servizio presso la medesima C.O 118, con successivo *retraining* entro i successivi 15 mesi; a tal proposito, nella considerazione che per le Basi Operative di Lampedusa, Palermo e Pantelleria, correlate a tre diversi Contratti, la C.O. 118 è sempre quella di Palermo, i rispettivi OEA si coordineranno con il Responsabile della predetta Centrale al fine dell'organizzazione della citata formazione.

Il programma formativo e di addestramento previsto distintamente sia per il proprio personale che per il personale sanitario (nell'ambito specifico dell'addestramento da svolgere a bordo degli elicotteri), sarà valutato in via qualitativa con l'assegnazione di eventuali punteggi premianti, che terranno 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 nella Base Operative del Lotto.

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 un supporto tecnico di tipo consulenziale, non inferiore a 72 ore annui cumulabili, attraverso l'affiancamento del personale tecnico al personale sanitario/tecnico del SUES 118 nei processi citati.

In aggiunta all'addestramento sopra indicato, infine, l'Amministrazione, 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.

12.11 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 sei mesi 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 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:

- G.P.S.;
- Radioaltimetro;
- Radar metereologico;
- EGPWS/HTAWS.

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

12.12 Norme riguardanti l'impiego di piloti senza esperienza specifica nel Servizio di elisoccorso 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, non potendo svolgere una modalità di affiancamento, 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 di attività intensive attività di addestramento, diurne e notturne, di missioni primarie e secondarie.

L'OEA, in adempimento a tali fattispecie, dovrà trasmettere, entro 15 giorni solari prima dell'avvio dei Servizi, un estensivo 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, Comandante e Copilota, 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 **5 (cinque)** giorni, comprendendo almeno tre missioni primarie, una missione secondaria, un volo notturno (ad eccezione alla Base Operativa 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.

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

Tutti i Tecnici Elicotteristi che, durante la vigenza contrattuale, prenderanno servizio per la prima volta presso la Base Operativa, 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 cinque giornate lavorative da trascorrere con il Tecnico uscente dell'OEA per prendere conoscenza dell'organizzazione e della logistica della Base Operativa.

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 e il personale sanitario 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.

A tal proposito, nell'ambito della fornitura generale dei Servizi ed entro 10 giorni solari prima della stipulazione dei contratti, al fine di fornire un uguale abbigliamento al personale di condotta e tecnico, quantificato complessivamente in n. 43 Soggetti (n.15 Soggetti per ogni Base Operativa H24 e n. 9 per la Base Operativa di Pantelleria) e un uguale abbigliamento al personale sanitario, quantificato complessivamente in n. 170 Soggetti (n.50 Soggetti nelle Basi Operative di Lampedusa e Messina, n.40 Soggetti nella Basi Operativa di Palermo e n. 30 Soggetti nella Base Operativa di Pantelleria), i DEC dei quattro contratti, unitamente al DEC del contratto relativo al Servizio svolto presso le Basi Operative di Caltanissetta e Catania e i Direttori delle 4 CC.OO 118 concorderanno con i rispettivi quattro OEA, unitamente all'OEA delle predette due ultime Basi Operative, il modello dell'uniforme e dell'abbigliamento tecnico, aderenti a particolari specifiche tecniche, che dovranno essere forniti ai predetti Soggetti ed acquisti da ogni OEA in relazione ai quantitativi di abbigliamento necessari per il complessivo personale che ruoterà nelle Basi Operative di propria competenza.

Nelle ipotesi in cui i tempi tecnici, adeguatamente motivati, non consentissero la citata fornitura entro l'avvio del Servizio, i rispettivi DEC autorizzeranno un'adeguata deroga per la consegna dell'abbigliamento e, nelle more e in via temporanea, il personale di condotta e tecnico di ogni OEA utilizzerà il proprio abbigliamento, mentre il personale sanitario utilizzerà l'abbigliamento già in uso per lo svolgimento del Servizio.

Con particolare riferimento all'abbigliamento tecnico del personale sanitario, si rappresenta che ogni Operatore dovrà essere dotato di:

- n. 1 Jacket;
- n. 1 Giacca antipioggia;
- n. 1 Piumino antipioggia;
- n. 1 *Soft shell*;
- n. 1 Pantalone estivo;
- n. 1 Pantalone invernale;
- n. 2 Maglie a manica corta;
- n. 1 paio di Scarponi;

Si precisa che in relazione al predetto abbigliamento del personale sanitario, nello "**Allegato 3**" (*Specifiche tecniche per Abbigliamento e Materiali tecnici*) **del presente Capitolato**, sono state descritte in modo dettagliato le specifiche tecniche che dovranno possedere i richiamati abbigliamenti e alle quali dovrà fare espressamente riferimento l'OEA nel predisporre le relative forniture.

I citati abbigliamenti, si ripete possibilmente uguali nelle sei Basi Operative, saranno forniti al personale di condotta, tecnico e sanitario, 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 ogni Base Operativa dei seguenti capi e materiali, nelle unità di seguito indicate:

- **n. 5 caschi di volo interfono**, 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;
- **n. 3 torce**;
- **n. 3 cesoie per Operatore**;
- **n. 4 kit di vestiario di protezione, da utilizzare in caso di ammaraggio** sotto la divisa per il medico, l'infermiere ed i passeggeri.

Come già rappresentato nel paragrafo 6.2, si ribadisce che: i caschi di volo interfono in dotazione al personale di condotta; il materiale tecnico, l'abbigliamento tecnico, gli indumenti e le tute previsti per il personale sanitario; il materiale ed i caschi di volo interfono allocati nelle Basi Operative, **alla scadenza contrattuale rimarranno nella disponibilità** della Base Operativa, senza che l'OEA possa pretendere alcun corrispettivo aggiuntivo, affinché possano essere riutilizzati in occasione dello svolgimento dei medesimi Servizi in esecuzione dei successivi Contratti.

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 l'Amministrazione, i 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 Amministrazione e dai predetti 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 nella 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 dell'Amministrazione, 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 di manutenzione/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 la Base Operativa HEMS, l'OEA registrerà in apposito documento, accessibile per le verifiche, 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 dell'elicottero nella Base Operativa HEMS, 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.

Nelle Basi Operative HEMS di Messina e Palermo è già disponibile un sistema di rifornimento di carburante, con una cisterna fissa dalla capacità, rispettivamente, di litri 15.000 e litri 5.000, 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 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 dagli addetti al Servizio antincendio secondo le modalità previste dalle norme e dai regolamenti vigenti in materia, mentre nelle Basi di Lampedusa e Pantelleria le medesime operazioni continueranno a essere svolte dagli addetti al Servizio antincendio dei rispettivi aeroporti.

Nell'ottica della piena attuazione del Servizio Regionale di Elisoccorso, che sottende ad un generale clima di collaborazione istituzionale, gli OEA dovranno impegnarsi a individuare le modalità operative per potere effettuare il rifornimento di carburante del proprio elicottero in modo continuativo, anche nel caso in cui operino al di fuori del territorio di riferimento principale, attuando un rapporto di reciproca cooperazione operativa.

A tal proposito, in particolare e a titolo di esemplificazione non esaustiva, le Basi Operative di Caltanissetta, Catania (fino quando operativa), Messina e Palermo dovranno consentire, se necessario e richiesto e previo rimborso dei correlati costi, agli elicotteri di Lampedusa, Pantelleria di rifornirsi, dopo lo svolgimento di una missione e prima di un eventuale volo di ritorno alla competente Base Operativa, presso le predetti quattro richiamate Basi che hanno la disponibilità di una cisterna fissa di carburante, anche nell'ipotesi che la Base Operativa prescelta per il rifornimento sia di competenza di un OEA diverso da quello richiedente.

Salvo adeguate motivazioni da giustificare in modo puntuale da parte dell'OEA, l'accertamento da parte dei competenti DEC della mancata osservanza della predetta regola di collaborazione, produrrà l'applicazione di una specifica penale di cui all'art. 17.

L'OEA dovrà dotarsi, altresì, di un mezzo di trasporto con impianto con capacità non inferiore a 1.000 (mille) litri di carburante, 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.

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 la Base Operativa di un trattore o di altro mezzo adibito al traino e alla manovra dell'aeromobili, di una piattaforma di movimentazione per l'elicottero dotato di pattini e dovrà, altresì, installare a proprie spese, per le messe in moto dell'aeromobile, 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 Messina e Palermo

L'OEA dovrà garantire lo svolgimento del servizio antincendio durante il periodo di esecuzione contrattuale nelle Basi Operative di Messina e Palermo, nel rispetto e secondo le modalità previste dalla vigente normativa, e, considerata la relativa operatività H24 delle predette due 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 oggetto di valutazione qualitativa il programma proposto dal Concorrente 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 rispettivo 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 all'Amministrazione 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, ai sensi di legge, garantirà, 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 dell'Amministrazione 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 lavorativi dalla data di stipulazione dei Contratti, a presentare idonea copertura assicurativa per le garanzie di seguito individuate, attinenti allo svolgimento di tutte le attività oggetto del Servizio.

La polizza assicurativa, ai sensi delle leggi vigenti, dovrà essere stipulata con una Compagnia di Assicurazione autorizzata 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 dell'Amministrazione) che tenga indenne l'Amministrazione 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 dall'aeromobile durante la giacenza;
- c) danni cagionati a terzi dall'aeromobile 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 terzi anche l'Amministrazione, il relativo Personale dipendente, il Personale non dipendente della stessa che parteciperà all'attività per conto della stessa, 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 e da terzi trasportati;
- i rischi derivanti da malori, traumi, punture o morsi di insetti o animali, da operazioni di imbarco 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 l'eventuale proroga contrattuale, 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 dell'Amministrazione delle prestazioni subappaltate.

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 la necessità dell'Amministrazione, già rappresentata nelle "Premesse", di avviare i Servizi nel più breve tempo possibile, l'OEA, entro 30 (trenta) giorni lavorativi dalla data di stipulazione del contratto, dovrà avviare le attività sulla scorta della disponibilità e operatività dell'elicottero nella competente Base Operativa HEMS.

A tal proposito, entro la predetta data perentoria, dovranno essere sicuramente disponibili:

- l'elicottero offerto in sede di gara;
- 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" nelle due Basi di Messina e Palermo, unitamente alle Unità di personale.

La mancata attivazione dei Servizi entro il predetto termine 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 conoscenza formale 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 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 correlato alla quota fissa), con particolare riferimento alle seguenti fattispecie:

- A)** casi di contestazioni riguardanti la generale attività dell'OEA e correlati a giorni di ritardo nell'adempimento, con la percentuale che sarà applicata per ogni giorno di inadempienza;
- B)** casi di contestazioni riguardanti la generale attività dell'OEA e correlati a singole fattispecie, con la percentuale che sarà applicata per ogni singolo episodio di inadempimento (in analogia ad ogni giorno di inadempienza);
- C)** casi di contestazioni riguardanti l'indisponibilità dell'aeromobile per manutenzioni straordinarie, per avarie e per la gestione della Base Operativa, con la percentuale che sarà applicata per ogni giorno, o proporzionalmente per ogni ora (1/24), di inadempienza; 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 dei relativi contratti, in quanto solo in quella fase sarà noto 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 fattispecie sono espressamente riferiti al presente Capitolato:

- a)** con riferimento al paragrafo 6.6, in caso di mancato rispetto della tempistica prevista (entro 30 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);
- b)** con riferimento al paragrafo 8.3, in caso di mancato rispetto della tempistica prevista (entro sei 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 8.4, in caso di mancato rispetto della tempistica prevista (entro quattro mesi) si applicherà, per ogni giorno di ritardo, una penale dello 0,50 per mille dell'ammontare netto contrattuale correlato alla predetta fattispecie A);
 - 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 dall'Amministrazione, si applicherà, per ogni fattispecie contestata, una penale dello 0,50 per mille dell'ammontare netto contrattuale correlato alla predetta fattispecie C);
 - e)** con riferimento al paragrafo 9.6 - e nel caso che il Concorrente si sia avvalso della possibilità di implementare la capacità operativa del volo notturno con ausilio di sistemi di visione notturna -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 C);
 - f)** con riferimento al paragrafo 9.7, in caso di mancato rispetto della tempistica prevista (entro 60 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);
 - g)** 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);
 - h)** con riferimento al paragrafo 10.8.1, in caso di mancata applicazione, entro i termini previsti, dell'eventuale offerta migliorativa in relazione alla data di produzione delle attrezzature sanitarie da installare, si applicherà, per ogni giorno d'inadempimento e fino a 30 giorni, una penale dello 0,50 per mille dell'ammontare netto contrattuale correlato alla predetta fattispecie A); tale penale giornaliera sarà dell'1% per mille dell'ammontare netto contrattuale correlato alla predetta fattispecie A) per adempimento eseguito dal 31° giorno al 120° giorno, mentre sarà dell'1,50% per mille dell'ammontare netto contrattuale correlato alla predetta fattispecie B) per adempimento eseguito dal 121° giorno in poi;
 - h bis)** con riferimento al paragrafo 10.8.1 e in caso di mancata presenza ovvero non conformità ovvero mancata manutenzione e/o sostituzione dei mezzi o delle attrezzature e degli impianti sanitari a bordo dell'aeromobile, si applicherà, 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);
 - i)** con riferimento al paragrafo 10.8.2, per 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, si applicherà, 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);
 - j)** con riferimento al paragrafo 10.8.3, in caso di accertamento di scorta inferiore ai quantitativi previsti di Ossigeno Medicinale presso la singola Base Operativa, si applicherà, per

- ogni giorno d'inadempimento fino al ripristino, una penale dello 0,50 per mille dell'ammontare netto contrattuale correlato alla predetta fattispecie C);
- k) con riferimento al paragrafo 10.8.4, in caso di mancato rispetto della tempistica prevista (6 mesi dall'avvio del servizio), si applicherà, per ogni giorno di ritardo, una penale dello 0,50 per mille dell'ammontare netto contrattuale correlato alla predetta fattispecie C);
 - l) 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);
 - m) con riferimento al paragrafo 11.2.1, in caso di mancata disponibilità delle attrezzature e delle parti di ricambio, si applicherà, 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);
 - n) 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);
 - o) con riferimento al paragrafo 11.2.3, in caso di aeromobile sostitutivo con un'età superiore a quella consentita, in analogia al punto g) 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, un'ulteriore penale dello 0,50 per mille dell'ammontare netto contrattuale correlato alla predetta fattispecie C), che si sommerà a quella già applicata;
 - p) con riferimento al paragrafo 11.2.4, nei casi di mancata collaborazione dell'OEA, si applicherà, per ogni episodio contestato, una penale dello 0,50 per mille dell'ammontare netto contrattuale correlato alla predetta fattispecie B);
 - q) con riferimento al paragrafo 11.2.5, nei casi di tardiva segnalazione del fermo tecnico per manutenzione programmata (entro 48 ore) nella Basi Operative H24, si applicherà, per ogni ora di ritardo, una penale dello 0,020 per mille dell'ammontare netto contrattuale correlato alla predetta fattispecie C);
 - r) 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);
 - s) con riferimento al paragrafo 11.2.5, nei casi di operatività dell'aeromobile sostitutivo oltre le 20 ore dal fermo tecnico, si applicherà con decorrenza dalla prima ora dall'interruzione dai Servizi e fino all'operatività dell'aeromobile sostitutivo entro la ventiquattresima 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 venticinquesima ora di fermo e fino al ripristino dei Servizi, fino a un massimo, nell'ambito delle 24 ore giornaliere, dell'1,50 per mille;
 - t) con riferimento al paragrafo 11.2.5, in caso di aeromobile sostitutivo non conforme, in analogia alla penale n) 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);
- u)** con riferimento al paragrafo 11.2.6, nei casi di fermo tecnico per prolungata manutenzione programmata nella Base Operativa H12, si applicherà con decorrenza dalla prima ora dall'interruzione dai Servizi e fino all'operatività dell'aeromobile sostitutivo entro la diciottesima 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 diciannovesima ora di fermo e fino al ripristino dei Servizi, fino a un massimo, nell'ambito delle 24 ore giornaliere, dell'1,50 per mille;
 - v)** con riferimento al paragrafo 11.2.6, in caso di aeromobile sostitutivo non conforme, in analogia alle penali n) e t) 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);
 - w)** con riferimento al paragrafo 11.2.7, nei casi di fermo tecnico per avaria nella Base Operativa H24 e in presenza di tolleranza 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 ventesima ora;
 - x)** con riferimento al paragrafo 11.2.7 e in correlazione alla penale w), 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 ventesima ora, la predetta tolleranza 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;
 - y)** con riferimento al paragrafo 11.2.7 e in correlazione alla penale x), altresì si applicherà, con decorrenza dalla venticinquesima 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, fino a un massimo, nell'ambito delle 24 ore giornaliere, dell'1,50 per mille;
 - z)** con riferimento al paragrafo 11.2.7, nei casi di superamento del limite massimo annuo di tolleranza, 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;
 - aa)** con riferimento al paragrafo 11.2.7, in caso di aeromobile sostitutivo non conforme, in analogia alle penali n), t) e v) 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);
 - bb)** con riferimento al paragrafo 11.2.7, nei casi di fermo tecnico per avaria nella Base Operativa H12 e in presenza di tolleranza disponibile, si applicherà, con decorrenza dalla tredicesima 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 sedicesima ora;
 - cc)** con riferimento al paragrafo 11.2.7 e in correlazione alla penale bb), nei casi di fermo

tecnico per avaria nella Base Operativa H12 in cui l'operatività dell'aeromobile sostitutivo avvenisse, dall'interruzione del servizio oltre la sedicesima 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;

- dd)** con riferimento al paragrafo 11.2.7 e in correlazione alla penale cc), altresì si applicherà, con decorrenza dalla ventunesima 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, fino a un massimo, nell'ambito delle 24 ore giornaliere, dell'1,50 per mille;
- ee)** con riferimento al paragrafo 11.2.7, nei casi di superamento del limite massimo annuo di franchigia per la Base 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;
- ff)** con riferimento al paragrafo 11.2.7, in caso di aeromobile sostitutivo non conforme, in analogia alle penali n, t), v) e aa) 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);
- gg)** 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 dell'1,00 per mille dell'ammontare netto contrattuale correlato alla predetta fattispecie C);
- hh)** 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);
- ii)** con riferimento al paragrafo 12.1, in caso di mancato rispetto della tempistica prevista (entro 5 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 A);
- jj)** 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 A); 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'1,00 per mille dell'ammontare netto contrattuale correlato alla predetta fattispecie A);
- kk)** con riferimento al paragrafo 12.5, in caso di mancato rispetto della tempistica prevista (entro 10 giorni solari dalla scadenza del predetto termine), 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 rispetto della tempistica prevista (60 giorni dalla stipulazione del Contratto - nell'ipotesi, in relazione ai tre elicotteri con operatività H24, in cui il Concorrente manifesti nell'Offerta di avvalersi dell'ausilio di sistemi di visione notturna), si applicherà, per ogni giorno di ritardo nel conseguimento della specifica qualificazione, una penale dell'1,00 per mille

- dell'ammontare netto contrattuale correlato alla predetta fattispecie A);
- ll)** con riferimento al paragrafo 12.5 (addestramento antecedente l'avvio del Servizio), in caso di mancato rispetto della tempistica prevista (entro 20 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'1,00 per mille dell'ammontare netto contrattuale correlato alla predetta fattispecie A);
 - mm)** con riferimento al paragrafo 12.7, in caso di mancato rispetto della tempistica prevista (entro il giorno 10 di ogni mese, 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),
 - nn)** con riferimento al paragrafo 12.9, in caso di mancato rispetto della tempistica (15 giorni solari prima dell'avvio dei Servizi) per la trasmissione della dichiarazione sostitutiva in merito alla 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),
 - oo)** con riferimento al paragrafo 13.5, in caso di accertamento di scorta inferiore ai quantitativi previsti di carburante presso la Base Operativa, si applicherà, per ogni giorno di inadempimento fino al ripristino, una penale dello 0,50 per mille dell'ammontare netto contrattuale correlato alla predetta fattispecie C;
 - pp)** con riferimento al paragrafo 13.5, in caso di accertamento della mancata collaborazione a consentire il rifornimento, prima di un eventuale volo di ritorno da una missione, ad un aeromobile correlato a un diverso contratto, si applicherà, per ogni episodio accertato, una penale dello 0,50 per mille dell'ammontare netto contrattuale correlato alla predetta fattispecie B;
 - qq)** con riferimento all'art. 16, in caso di mancato rispetto della tempistica prevista (entro 30 giorni lavorativi), si applicherà, per ogni giorno di ritardo nell'attivazione dell'aeromobile, una penale dell'1,50 per mille dell'ammontare netto contrattuale correlato alla predetta fattispecie A);
 - rr)** per ogni altra inadempienza correlata a mancato rispetto dei requisiti o delle regole previsti del Capitolato e non contemplata specificatamente dai punti precedenti, ma con caratteristica analoga alle fattispecie rappresentate, il DEC sarà autorizzato ad applicare in modo proporzionale 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;
 - ss)** con riferimento alle fattispecie correlate al trattamento dei dati personali di cui allo specifico articolo del Disciplinare di gara, 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;
 - tt)** con riferimento alle fattispecie correlate alla violazione degli obblighi di riservatezza o di divulgazione delle attività svolte, senza specifica autorizzazione da parte dell'Amministrazione, 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 vieterà, 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 dall'Amministrazione 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 l'Amministrazione addebitando le relative spese all'OEA, salvo il maggior danno subito.

Fermo restando quanto sopra, le penali e le spese in danno sostenute dall'Amministrazione 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 DOCUMENTAZIONE TECNICA FACENTE PARTE DELL'OFFERTA DI GARA

In sede di presentazione dell'Offerta Tecnica di gara, gli Operatori Economici, oltre alla **Relazione Tecnica** contenente le informazioni di cui al paragrafo 6.1, l'organizzazione delle attività correlate all'esecuzione dell'appalto e la descrizione delle modalità di svolgimento dei servizi offerti, dovranno produrre la seguente documentazione:

- 1) **Scheda descrittiva dell'aeromobile** proposto per i Servizi previsti nel Lotto, ivi compresa l'indicazione dell'elicottero sostitutivo, con l'identificazione della marca di immatricolazione, del numero 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 alla presente scheda;
- 2) **Piano di impiego** dell'elicottero proposto per l'espletamento dei Servizi relativi all'intero periodo contrattuale;
- 3) **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"*);
 - Operazioni NVIS (*Annex V - Specific Approvals - Part Spa - Subpart H "Helicopter Operations with Night Vision Imaging Systems"*), per i tre elicotteri con operatività H24 e nell'ipotesi in cui il Concorrente manifesti nell'Offerta la volontà di avvalersi dell'ausilio di sistemi di visione notturna;
 - Trasporto di materiale pericoloso (*Annex V - Specific Approvals - Part Spa - Sub-part G*

“*Transport of Dangerous Goods*”);

- 4) **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 alla normativa dell’*European Aviation Safety* n° 1321/2014 e successivi emendamenti, Annesso Vc (Parte CAMO).
- 5) **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.
- 6) **Manuale di Volo** in copia dell’elicottero proposto e, in particolare, delle Sezioni “Limitazioni”, “Peso” e “Centraggio”, unitamente alla “Lista degli equipaggiamenti” e agli eventuali supplementi relativi alle installazioni accessorie;
- 7) **Schema d’impiego del personale**, che descriva in linea generale, in forma anonima e per l’intera durata contrattuale, le qualifiche del personale che l’Operatore intenderà attivare nella Base Operativa prevista nel Lotto e che tenga conto sia della particolare tipologia dei Servizi che dovranno essere coperti nell’intero arco dell’anno, senza soluzione di continuità e con impegno anche nei giorni festivi e sia del carico di lavoro derivante dall’orario di apertura della medesima Base, facendo, pertanto, risultare su archi di 30 (trenta) giorni consecutivi, e quindi annuali, le giornate di lavoro e di riposo conformi alla normativa vigente.

Al fine di valorizzare le disposizioni di cui all’art. 57 del Codice, gli Operatori concorrenti, altresì, potranno indicare:

- a) un piano di assorbimento, anche parziale, del personale già addetto all’appalto che, ove allegato, in caso di aggiudicazione diverrà vincolante per l’Operatore Economico e da cui consegnerà l’attribuzione del punteggio premiante indicato nella specifica voce della “Tabella per l’assegnazione dei punteggi tecnici” ai singoli Lotti;
 - b) l’indicazione della percentuale dei due generi di sesso che saranno addetti all’appalto, da cui consegnerà l’attribuzione del punteggio premiante indicato nella specifica voce della citata “Tabella per l’assegnazione dei punteggi tecnici” ai singoli Lotti;
- 8) **Schede tecniche**, secondo i *format* predisposti per costituire gli specifici allegati del Disciplinare, riferite, per ogni Lotto, alle caratteristiche dell’aeromobile proposto e al personale impiegato in ogni Base Operativa - che prevedono, altresì, la trasmissione di ulteriori documenti -, che, in particolare, conterranno le informazioni relative a:

A) caratteristiche degli aeromobili:

una cartella di lavoro (*file* in formato *Excel*) elaborata per ogni Lotto che dovrà essere compilato in relazione all’elicottero proposto. Il foglio elettronico riassumerà 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 dell’elicottero ai requisiti minimi richiesti e sia copia dei documenti tecnici dell’aeromobile offerto dai quali si rilevi il valore che sarà indicato nelle specifiche righe e/ l’eventuale metodo di determinazione;

B) personale impiegato:

tre cartelle di lavoro (*file* in formato *Excel*) per ogni Lotto correlate a ciascuna tipologia di personale prevista nella Base Operativa (Pilota Comandante, Copilota e Tecnico di manutenzione Elicotterista), per un totale complessivo di dodici cartelle - che, a loro volta, conterranno, in relazione ai Lotti 1, 2 e 3, n. 15 fogli elettronici e in relazione al Lotto 4, n. 9 fogli elettronici, riferiti alla numerosità della campionatura - per l'indicazione, in forma anonima, dei dati relativi alle qualifiche e all'esperienza posseduta dal Personale che il Concorrente intenderà proporre per lo svolgimento dei Servizi;

- 9) Tutta la documentazione richiamata nel presente Capitolato, quale a titolo esemplificativo, ma non esaustivo, quella riferita: alla programmazione delle manutenzioni sugli aeromobili; all'organizzazione dei programmi iniziali e di aggiornamento relativi alla formazione e all'addestramento del personale dell'Operatore e del personale sanitario; alle apparecchiature elettromedicali con le relative approvazioni e, se il Concorrente con l'Offerta intenderà avvalersi del sistema NVIS, dovrà allegare il progetto tecnico-operativo di implementazione delle relative operazioni .

E' inteso che il Concorrente avrà l'obbligo di trasmettere anche l'ulteriore documentazione espressamente indicata nel Capitolato e per la quale sarà prevista una valutazione della Commissione Giudicatrice.

- 10) **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 dell'elicottero offerto ai minimi requisiti generali e specifici e ai requisiti tecnici, in aderenza alle indicazioni contenute nel paragrafo 10.1;**

- 11) Eventuale **Dichiarazione Sostitutiva di Certificazione e di Atto di Notorietà**, redatta con le medesime modalità indicate al punto 10), riferita, nelle fattispecie espressamente previste, all'**impegno ad acquisire le qualificazioni del Personale entro una determinata data**, nella quale si assicuri, altresì, la presentazione al RUP e ai DEC della documentazione comprovante il conseguimento delle medesime qualificazioni **entro dieci giorni solari dalla scadenza del predetto termine;**

- 12) Come già rappresentato nell'art. 10, nell'ipotesi in cui l'elicottero offerto non risulti ancora nella piena disponibilità dell'Operatore Economico alla data di presentazione dell'offerta, il Concorrente, limitatamente alle informazioni richieste con i predetti **punti 1) e 6)**, **dovrà presentare una idonea "Dichiarazione Sostitutiva di Certificazione e di Atto di Notorietà"**, redatta con le medesime modalità indicate al punto 10), **con la quale assicuri che presenterà, entro 20 (venti) giorni lavorativi dalla data dell'eventuale aggiudicazione efficace, sia la documentazione che attesti la piena disponibilità dell'aeromobile che la relativa certificazione prevista ai citati 2 punti.**

Gli operatori non nazionali, in aggiunta alla predetta documentazione richiesta dovranno presentare:

- 13) **documentazione** da cui risulti che tra l'Autorità competente dello Stato di appartenenza e l'ENAC sono state concordate le modalità con le quali verrà assicurata la sorveglianza delle operazioni;

14) dichiarazione fornita dal legale rappresentante o da chi comunque ha titolo a farlo, di conoscenza e accettazione delle norme integrative applicabili in ambito Nazionale per il servizio HEMS.

19 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 dall'elicottero, con l'indicazione delle date delle prestazioni, della località dell'intervento, degli orari di inizio e fine missione e delle ore correlate all'eventuale manutenzione programmata e straordinaria.

Tali informazioni dovranno essere riassunte in appositi prospetti dai quali si evinca 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 già predefinita relativa alla parte fissa del corrispettivo.

Il DEC, previo raccordo con gli altri 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 parte 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, 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 competente Servizio 6 "Emergenza Urgenza Sanitaria - Isole minori e aree disagiate" del Dipartimento per la Pianificazione Strategica dell'Assessorato Regionale della Salute.

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 Servizio 6 procederà, entro 10 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 prestazioni di elisoccorso correlate alla quota variabile del corrispettivo, meglio descritte nel Disciplinare di gara, 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 e quando non ricorreranno le predette condizioni correlate all'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 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 ed agli 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 esclusivamente in formato elettronico 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, l'Amministrazione 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.

L'Amministrazione, 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 motivata impossibilità di procedere ai pagamenti, sarà disposta entro i 30 (trenta) giorni lavorativi successivi alla data di accettazione di ciascuna fattura elettronica nel sopracitato 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.

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 responsabile degli eventuali danni diretti e indiretti subiti dall'Amministrazione e da terzi.

20 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 di ognuno dei quattro Contratti, 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.

L'Amministrazione 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.

21 RESPONSABILE UNICO DEL PROGETTO, DIRETTORI DELL'ESECUZIONE E RESPONSABILE AZIENDALE DEI SERVIZI

Il Responsabile Unico del Progetto (RUP) della Stazione appaltante beneficiaria è il dott. Emanuele Di Paola, individuato, ai sensi dell'art.15 e dell'allegato "I.2" del Codice, con l'adozione del D.D.G. n.680 del 20/6/2024, che si avvarrà sia di eventuali Assistenti da individuare tra il personale della medesima Stazione Appaltante e sia delle professionalità individuate nell'ambito della fattispecie della "Struttura di supporto al RUP" che, ai sensi dell'articolo 15, comma 6 in combinato disposto con l'art. 2, comma 3 e con l'art. 3 dell'Allegato "I2. del Codice, è stata istituita stabilmente con l'art. 4 del predetto D.D.G. n.680/2024.

Nella fase preliminare alla stipulazione dei Contratti relativi ad ogni singolo Lotto, ai sensi dell'art. 114 e dell'allegato II.14 del Codice, saranno individuati i rispettivi Direttori dell'Esecuzione del Contratto (DEC), che dovranno possedere i requisiti e l'adeguata professionalità previsti dal medesimo Codice e svolgere responsabilmente le numerose attività descritte nel presente Capitolato e le attività di coordinamento, direzione e controllo tecnico contabile e amministrativo dell'esecuzione del contratto previste dal Codice, assicurando la regolare esecuzione da parte dell'OEA, in conformità ai documenti contrattuali e applicando puntualmente, nei casi previsti, le penali di cui all'art. 17 del presente Capitolato.

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.

L'Amministrazione, 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, nonchè 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, l'Amministrazione 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 all'Amministrazione 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 all'Amministrazione, al RUP ed al DEC, trasmettendo i nominativi dei Soggetti individuati per le relative sostituzioni e i relativi *curricula vitae*.

21.1 ATTIVITÀ DEL DIRETTORE DELL'ESECUZIONE

Il DEC svolgerà il coordinamento, la direzione e il controllo tecnico-contabile dell'esecuzione del contratto stipulato, in modo da assicurarne la regolare esecuzione nei tempi stabiliti e in conformità alle prescrizioni contenute nei documenti contrattuali e nelle condizioni offerte in sede di aggiudicazione.

A seguito dell'efficacia del contratto, il DEC, sulla base delle disposizioni del RUP, darà avvio all'esecuzione delle prestazioni contrattuali e coordinerà il passaggio di consegne con l'Operatore uscente, fornendo all'OEA tutte le istruzioni e direttive necessarie e redigendo 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 dall'Amministrazione.

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 anche al RUP e l'OEA sarà tenuto ad uniformarsi, fatta salva la facoltà di iscrivere le proprie riserve e fermo restando che, qualsiasi divergenza o contestazione fra l'OEA e l'Amministrazione 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 o nel Capitolato ed eventualmente alle condizioni migliorative contenute nell'offerta;
- 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.