



REGIONE AUTONOMA DELLA SARDEGNA

CAPITOLATO TECNICO

Sommario

OGGETTO DELL'APPALTO

1. OGGETTO DELL'APPALTO

2. BASI OPERATIVE HEMS, DECORRENZA E DURATA DEL SERVIZIO - OPZIONE DI ESTENSIONE

2.1. PROCEDURE PER IL RIFORNIMENTO

2.2. RETE ELISUPERFICI UTILIZZATE PER LE OPERAZIONI HEMS DAL SERVIZIO DI ELISOCCORSO DELLA REGIONE SARDEGNA

Elisuperfici

Aviosuperfici

Campi sportivi (illuminati e non)

Altre aree di atterraggio

3. CARATTERISTICHE GENERALI DEL SERVIZIO

4. AMBITO DI SVOLGIMENTO DEL SERVIZIO E MISSIONI CONTEMPLATE

5. TIPOLOGIA D'INTERVENTI PREVISTI

5.1 EMERGENZE DI MASSA

6. TEMPI DI INTERVENTO - PROTOCOLLI

6.1. CALCOLO DEL TEMPO DI VOLO

6.2. CONDIZIONI RIGUARDANTI IL VOLO NOTTURNO DELL'ELICOTTERO DI BASE A OLBIA

7. GESTIONE DEL SERVIZIO

7.1. ATTIVAZIONE SERVIZIO ELISOCCORSO

7.2. NON OPERATIVITA'

8. CARATTERISTICHE TECNICHE DEGLI ELICOTTERI

8.1. IDONEITÀ ALL'IMPIEGO

8.2. CARATTERISTICHE GENERALI

8.3. PRESTAZIONI MINIME

8.4. EQUIPAGGIAMENTI

8.5. RADIOCOMUNICAZIONI

8.6. COMPARTO SANITARIO E DOTAZIONI

8.7. VETUSTÀ DEGLI ELICOTTERI

8.8. DIRITTO DI SOSTITUZIONE DELL'ELICOTTERO

8.9. SANIFICAZIONE AEROMOBILE

8.10. MANUTENZIONE DEGLI ELICOTTERI

8.10.1. ELICOTTERI SOSTITUTIVI PER MANUTENZIONE NON PROGRAMMATA, AVARIA O INCIDENTE

8.11. PROCEDURA DI COMUNICAZIONE DEL FUORI SERVIZIO

8.12. ATTREZZATURE, RICAMBI E MATERIALI DI SUPPORTO AGLI ELICOTTERI

9.PERSONALE

9.1. OSSERVANZA CONDIZIONI NORMATIVE DEI CONTRATTI CC.NN.LL

9.2. ELENCHI NOMINATIVI DEL PERSONALE DI CONDOTTA

9.3. SOSTITUIBILITÀ DELL'EQUIPAGGIO DI CONDOTTA

9.4. REQUISITI TECNICO-PROFESSIONALI MINIMI DEL PERSONALE DI CONDOTTA

9.5. COMPETENZE RICHIESTE

9.6. TURNISTICA DEL PERSONALE DI CONDOTTA

9.7. MANTENIMENTO DELLE CAPACITÀ DEL PERSONALE DI CONDOTTA

9.8. COMPOSIZIONE DELL'EQUIPAGGIO DI CONDOTTA

9.9. PERSONALE SANITARIO

9.10. BRIEFING OPERATIVO

9.11. GERARCHIA DELLE RESPONSABILITÀ DECISIONALI DURANTE LA MISSIONE

9.12. CASCHI DI VOLO – VESTIARIO E DISPOSITIVI DI PROTEZIONE INDIVIDUALE

10.DOTAZIONE INFORMATICA: HARDWARE E SOFTWARE E CONNETTIVITA'

10.1. LINEE TELEFONICHE, CELLULARI E VARIE

11.IDENTIFICAZIONE ED IMMAGINE DEL SERVIZIO

12. PATTO D'INTEGRITA'

13. RISOLUZIONE DEL CONTRATTO - DIRITTO DI RECESSO

14.INADEMPIENZE E PENALITA'

15.VERIFICA, SORVEGLIANZA E MONITORAGGIO SULLA CORRETTA ESECUZIONEDEL CONTRATTO

15.1. VERIFICA DI CONFORMITA'

15.2. REFERENTE DEL FORNITORE

16.OBBLIGHI DELLA DITTA AGGIUDICATARIA

16.1. RESPONSABILITÀ E COPERTURA ASSICURATIVA

16.2. OSSERVANZA DI DISPOSIZIONI NORMATIVE

17.NORMATIVA DI RIFERIMENTO - DISCIPLINA INTEGRATIVA DI RINVIO

1.OGGETTO DELL'APPALTO

L'appalto ha per oggetto l'affidamento e l'esercizio del servizio di elisoccorso così come descritto ai successivi artt 4 e 5, da erogarsi nei modi e con i mezzi previsti dal presente Capitolato e di tutto quanto necessario per l'espletamento del servizio secondo quanto dichiarato in offerta tecnica dalla Ditta Concorrente risultante aggiudicatario e le norme operative vigenti, a supporto del sistema di emergenza urgenza della Regione Sardegna, comprensivo della:

- erogazione del servizio di elisoccorso, senza soluzione di continuità, per 365 giorni l'anno, attraverso la disponibilità incondizionata di n. 3 (tre) elicotteri tecnicamente attrezzati e l'impiego di personale di adeguata competenza ed esperienza;
- addestramento iniziale e ricorrente del Pilota Comandante, Copilota, Membro di equipaggio Hems, Tecnico operatore al verricello e Tecnico di manutenzione;
- mantenimento di appositi registri volti a dimostrare la presenza e il possesso dei requisiti delle risorse umane impiegate e la regolarità delle operazioni di addestramento iniziale e ricorrente di cui al punto precedente;
- mantenimento in perfetta efficienza degli aeromobili suddetti, compreso la fornitura di carburanti, lubrificanti, materiali di consumo e di ricambio e di quanto altro necessario al corretto ed efficiente esercizio delle eliambulanze e dei mezzi di supporto alle basi, nonché lo smaltimento dei rifiuti aeronautici derivanti dall'attività svolta;
- mantenimento di appositi registri volti a dimostrare la regolarità delle operazioni di volo e di manutenzione;
- messa a disposizione, per tutta la durata dell'appalto, e mantenimento in perfetta efficienza delle apparecchiature elettromedicali e dei presidi sanitari richiesti e collocamento in opera a perfetta regola d'arte delle apparecchiature elettromedicali e dei presidi sanitari forniti dalla S.A.;
- mantenimento di appositi registri volti a dimostrare la regolarità delle operazioni di manutenzione delle apparecchiature elettromedicali e dei presidi sanitari richiesti a carico della Ditta aggiudicataria;
- pulizia esterna ed interna, compreso lo smaltimento dei rifiuti derivanti dall'attività svolta, (e pertanto relativi alla permanenza di tutto il personale in base), inclusi quelli aeronautici derivanti da attività quali la manutenzione, con la sola esclusione dello smaltimento dei rifiuti da farmaci e da dispositivi medici forniti dalla S.A. (che rimangono a suo carico);
- mantenimento di appositi registri volti a dimostrare la regolarità delle operazioni di pulizia degli aeromobili;
- protezione (sorveglianza e custodia) delle eliambulanze e delle attrezzature della base da danneggiamenti accidentali o dolosi, adottando adeguate misure di vigilanza;
- fornitura e trasporto del combustibile per gli elicotteri e fornitura dei mezzi/delle altre attività previste per la procedura di rifornimento, compresa la fornitura del personale qualificato per l'esecuzione del rifornimento;
- addestramento iniziale e ricorrente del personale sanitario e del Tecnico dell'ente erogante il soccorso in ambiente impervio, oltre che il mantenimento di appositi registri volti a dimostrare la regolarità di tali operazioni;
- fornitura delle coperture assicurative previste;
- fornitura dell'abbigliamento/equipaggiamento per il personale di volo della D.A
- Prima fornitura di n. 50 divise complete per il personale sanitario che inizialmente sarà impegnato nel servizio nelle quantità e qualità, come di seguito specificato, rispetto alle quali la SA indicherà complessivamente le taglie, mentre le successive forniture saranno a carico della Stazione Appaltante:

Pantalone estivo n. 2 pz. per unità di personale con personalizzazione piccola (logo "Regione Sardegna" e dicitura "Servizio Elisoccorso")

- Pantalone invernale 2 pz. per unità di personale con personalizzazione piccola (logo "Regione Sardegna" e dicitura "Servizio Elisoccorso")

- Sovrapantalone n. 1 pz. per unità di personale con personalizzazione piccola (logo "Regione Sardegna" e dicitura "Servizio Elisoccorso")
 - Jacket Certificato EN20471 n. 2 pz. per unità di personale con personalizzazione grande (qualifica "medico" o "infermiere") e piccola (logo "Regione Sardegna" e dicitura "Servizio Elisoccorso")
 - Borse agganciate al jacket n. 2 pz. per unità di personale
 - Softshell n. 1 pz. per unità di personale
 - Polo manica corta n. 2 pz. per unità di personale con personalizzazione piccola (logo "Regione Sardegna" e dicitura "Servizio Elisoccorso")
 - Polo manica lunga n. 2 pz. per unità di personale con personalizzazione piccola (logo "Regione Sardegna" e dicitura "Servizio Elisoccorso")
 - Piumino n. 1 pz. per unità di personale con personalizzazione piccola (logo "Regione Sardegna" e dicitura "Servizio Elisoccorso")
 - Antiacqua n. 1 pz. per unità di personale con personalizzazione piccola (logo "Regione Sardegna" e dicitura "Servizio Elisoccorso")
 - Cintura n. 1 pz. per unità di personale
 - Calzatura per soccorso su elisoccorso estiva (Calzatura tecnica performante, studiata per affrontare con agilità e comodità le difficoltà di ogni percorso. Tomaia realizzata in pelle scamosciata idrorepellente 3 mm, per avere un compromesso fra adattabilità e durabilità. Parte inferiore della tomaia ha una protezione in gomma anti-abrasione. Fodera in GORETEX® e Suola compatibile con ramponi semi automatici) n. 2 pz. per unità di personale
 - Calzatura per soccorso su elisoccorso invernale (Calzatura, Scarpone tecnico performante leggero per escursionismo alpino e trekking impegnativo, vie ferrate ed escursionismo alpino, a medio taglio termico) n. 2 pz. per unità di personale
- fornitura di dotazione informatica (hardware, software e servizi di connettività) e telefonica (fissa e mobile) a servizio dell'equipaggio di condotta;
 - imposte, tasse e diritti aeroportuali;
 - fornitura:
 - di applicativo software per la gestione informatizzata del servizio di elisoccorso, che individui, per tempo e per ciascuna base, l'elicottero impiegato, e rilevi gli orari di attivazione, il tempo di accensione, di volo e di spegnimento dei motori, tracciando il punto di decollo e di atterraggio, il tipo di missione, i tempi di "fuori servizio", costituendo uno specifico database adatto ad estrarre i dati necessari al controllo sull'esecuzione del contratto; detto software dovrà interfacciarsi, con oneri a carico dell'aggiudicatario inclusi nei corrispettivi d'appalto, con quello in uso presso il Servizio 118 (in divenire, 112 soccorso medico) in ATS Sardegna (poi AREUS); attualmente il software è quello prodotto da BETA 80, denominato "ADES"; è a carico dell'aggiudicatario anche l'eventuale interfacciamento con altri software che dovessero sostituire "ADES" nel periodo di durata contrattuale, senza oneri aggiuntivi per la S.A.; il servizio appaltato include anche, compensato dai corrispettivi determinati in gara, senza oneri aggiuntivi, aggiornamenti e interventi di manutenzione preventiva, correttiva ed evolutiva effettuati sul software in dotazione.
 - di sistema di tracciamento dell'attività di volo dell'elicottero, con visualizzazione costante della posizione dello stesso.

Sono a carico della Regione Sardegna (in eventuale cessione all' Azienda per la Tutela Salute (ATS / Areus) gli oneri relativi all'utilizzo dei sedili e delle aeronautiche necessarie allo svolgimento del servizio da corrispondere agli enti gestori degli aeroporti, con cui saranno stipulati in via diretta gli appositi accordi. Pertanto, l'operatore aggiudicatario del servizio di elisoccorso avrà nella propria disponibilità le basi HEMS, rispetto alle quali saranno assicurati con oneri non a carico dell'aggiudicatario:

- 1) l'uso dei locali, quali: hangar, locali di soggiorno per il personale in servizio, spogliatoi, uffici, aree ristoro, depositi e magazzini, area parcheggio esterna (airside);
- 2) i servizi centralizzati aeroportuali, tra cui il servizio anti incendio ai sensi del Decreto Ministeriale n. 238 del 26 ottobre 2007, con esclusione dell'assistenza alle operazioni di rifornimento carburante;
- 3) l'attività di stralcio e pulizia dei locali prospicienti l'hangar, nonché quella di disinfestazione e derattizzazione in area airside esterna all'edificio;
- 4) la straordinaria manutenzione delle infrastrutture descritte.

Sono compresi fra gli obblighi dell'aggiudicatario – in tutto o in parte - i seguenti adempimenti:

- a meno di diversa specifica previsione negli accordi con gli enti gestori aeroportuali (dettagli da definirsi al momento della chiusura della progettazione), gestione e pulizia degli hangar, nonché degli alloggi e dei locali dedicati alla conservazione della dotazione sanitaria e di ogni altro materiale necessario per l'espletamento del servizio;
- a meno di diversa specifica previsione, ordinaria manutenzione degli alloggi e dei relativi impianti, compreso la dotazione e/o il ricambio degli arredi e delle suppellettili e di qualsivoglia dotazione soggetta ad usura e/o consumo;
- mantenimento di appositi registri volti a dimostrare la regolarità delle operazioni di pulizia degli hangar e degli alloggi;
- contrattualizzazione pagamento di tutte le utenze relative agli hangar e magazzini e alloggi (a titolo esemplificativo e non esaustivo, per energia elettrica, gas naturale/gasolio per riscaldamento, linea telefonica fissa – ove esistente -, fornitura idrica, ecc.).
(N.B. ai fini della valutazione dell'alea contrattuale, il concorrente deve considerare tutti detti oneri a suo carico; eventuale avviso diverso potrebbe essere dato prima dello scadere presentazione offerte)

L'area geografica delle operazioni corrisponde all'intero territorio della Regione Sardegna. Potranno essere inoltre richiesti interventi che comportano il superamento dei limiti del territorio regionale-insulare, in caso di maxi-emergenze o di particolari ed eccezionali necessità d'assistenza in emergenza o di necessità di trasferimenti in ospedali extra-regionali, integrandosi – eventualmente – con il trasporto su ala fissa da/per l'Italia continentale.

Ai sensi della Deliberazione Giunta Regionale Sardegna n. 67/9 del 16/12/2016 gli elicotteri dovranno prestare servizio:

- a) Presso Aeroporto di Cagliari-Elmas per la zona sud, HJ (max h12.30);
 - per la popolazione del Campidano di Cagliari e di Oristano (meridionale) e del Sulcis-Iglesiente, per quelle delle isole di Sant'Antioco e San Pietro e per la popolazione dell'Ogliastra meridionale;
- b) Presso Azienda Ospedaliero Universitaria di Sassari per la zona nord/ovest (nelle more della realizzazione, la base è ubicata presso Aeroporto di Alghero-Fertilia), HJ (max h12.30);
 - per la popolazione del Sassarese e per quella del Campidano di Oristano settentrionale;
- c) Presso Aeroporto di Olbia-Costa Smeralda per la zona nord/est, h24.
 - per la popolazione della Gallura, per quella dell'Isola di La Maddalena e per le popolazioni del Nuorese (Barbagia) e dell'Ogliastra settentrionale;
 - per tutta la Regione in orario notturno.

Gli orari di operatività del servizio sono di seguito definiti.

L'appalto, concepito come obbligazione di risultato, ha come obiettivo, alla luce del quale dovrà essere interpretata ogni clausola e prescrizione contrattuale, quello di assicurare, in forma di gestione

imprenditoriale autonoma, razionale, efficiente e tempestiva, con assunzione di ogni onere e rischio correlati anche verso i terzi, lo svolgimento del servizio di elisoccorso ed eliambulanza 365 giorni all'anno, con i contenuti sopra specificati, e con le sole esclusioni espressamente previste dal presente CSA e dagli altri atti di gara.

Il servizio è, pertanto, di tipo “Full-Risk” per quanto concerne ogni e qualsiasi prestazione necessaria alla luce del risultato atteso e di ciò dovranno tener conto i potenziali offerenti nel valutare l'alea contrattuale.

2.BASI OPERATIVE HEMS, DECORRENZA E DURATA DEL SERVIZIO - OPZIONE DI ESTENSIONE

L'esercizio del Servizio di Elisoccorso dovrà essere attivato contemporaneamente sulle Basi Operative di:

- a) Base Aeroporto di Cagliari-Elmas con operatività massima del servizio pari a 12.30 ore al giorno di servizio con operatività limitata alle ore effettive di luce e per un massimo di 12.30 ore al giorno di servizio;
- b) Base Alghero-Fertilia (da trasferirsi, successivamente alla realizzazione, presso la nuova base dell'Azienda Ospedaliero Universitaria di Sassari) con operatività limitata alle ore effettive di luce e per un massimo di 12.30 ore al giorno di servizio;
- c) Base Aeroporto di Olbia-Costa Smeralda con operatività h24 (di cui 2 ore massimo di “fuori servizio” dedicate alla manutenzione dell'elicottero e turnazione degli equipaggi). Le due ore di fermo macchina sono da effettuarsi in orario di operatività delle basi HJ.

Come già ~~previsto~~ per la base di Alghero, di cui è previsto il trasferimento in corso di vigenza contrattuale presso l'Azienda Ospedaliero Universitaria di Sassari, la S.A. si riserva l'utilizzo di altro sito pubblico e/o privato, in alternativa, a quelli indicati nel presente Capitolato, quale Base Operativa del Servizio di Elisoccorso; in tale fattispecie, le spese necessarie all'adeguamento alle prescrizioni di legge di detti siti sono a carico del bilancio della AREUS, mentre, l'impresa aggiudicataria dovrà farsi carico delle spese di mantenimento in esercizio nei limiti dei costi stimati per l'esercizio presso le basi dismesse.

La S.A. si riserva inoltre (opzione di estensione) di modificare, ex art. 106 del Codice, il contratto in relazione all'operatività massima della base presso l'Aeroporto di Cagliari Elmas, che potrebbe passare, qualora fosse ritenuto necessario, da HJ ad H12.30; qualora l'opzione fosse esercitata, la modifica contrattuale avrebbe luogo ai seguenti patti e condizioni:

- il canone mensile contrattuale sulla base di Cagliari Elmas subirebbe un aumento pari ad € 20.000,00 netto Iva, ridotto della stessa percentuale di ribasso d'aggiudicazione della gara, salvo che non si dimostri che detto importo non sarebbe sufficiente per coprire, in base alla disciplina di CCNL applicabile, il correlato aumento di costi del personale;
- rimarrebbero fermi tutti gli altri patti e condizioni di contratto d'appalto.

Il valore dell'opzione è pertanto determinato ex ante in € 1.920.000,00 netto Iva.

L'organizzazione degli orari di servizio delle singole Basi, attraverso opportuni fasamenti, deve essere tale da garantire nell'arco diurno l'impiego contemporaneo di almeno due dei tre elicotteri disponibili.

Le tabelle delle effemeridi prodotte dall'ENAV o dal servizio meteorologico dell'Aeronautica Militare dovranno essere affisse presso apposita bacheca presso ciascuna Base Operativa e dovranno essere trasmesse quotidianamente alla AREUS ed alle Centrali Operative competenti. I dati riportati in quelle tabelle sono di riferimento per la determinazione degli orari di servizio. L'ora di riferimento per tutte le registrazioni dell'attività è quella della Centrale Operativa competente per la specifica Base.

Prima della stipula del contratto previsto entro il 60° giorno dall'invio dell'ultima delle comunicazioni del provvedimento di aggiudicazione, l'impresa affidataria dovrà organizzare l'avvio del servizio (ad esempio, perfezionando gli accordi con gli enti gestori dei tre (3) aeroporti ed erogare la formazione:

- al personale sanitario (medico e infermiere) circa i processi operativi in eliambulanza, nonché – insieme a quello dell'ente erogante il soccorso in ambiente impervio - circa le operazioni speciali (hovering e

- verricello);
- alle risorse umane delle Centrali Operative 118 circa i metodi di attivazione e coordinamento del servizio conformemente al piano reso nell'ambito della procedura di aggiudicazione.

Il servizio avrà una durata di 8 (otto) anni a decorrere dalla data indicata nel contratto stipulato a seguito dell'aggiudicazione.

Alla scadenza del periodo, il contratto potrà essere eventualmente prorogato, agli stessi patti e condizioni vigenti in quel tempo, nelle more della procedura di gara per l'affidamento di un nuovo contratto di servizio. Nessuna pretesa può essere vantata dall'aggiudicatario in caso di mancato esercizio dell'opzione di proroga, che resta ad esclusiva valutazione discrezionale della AREUS.

2.1. PROCEDURE PER IL RIFORNIMENTO

La Ditta Aggiudicataria dovrà provvedere a proprie spese all'acquisto ed al trasporto del combustibile per gli elicotteri, garantendo un servizio di rifornimento su ciascuna Base (Olbia, Cagliari e Alghero), mediante apposito impianto di stoccaggio del carburante, con un sistema rapido di rifornimento o, qualora disponibile, utilizzando il sistema di rifornimento aeroportuale e della realizzanda base di Sassari.

In caso di macroemergenze con schieramento degli elicotteri in altra sede, la Ditta Aggiudicataria si impegnerà a fornire un'autocisterna con almeno 5.000 (cinquemila) litri di carburante. Tale autocisterna deve essere disponibile sul luogo dello schieramento entro ventiquattro ore dalla richiesta.

Il carburante deve essere conservato in ossequio alle disposizioni dell'ENAC, alle vigenti leggi antincendio e alla normativa fiscale.

In tale ambito si richiama il Regolamento EU 965/2012 e s.m.i., SpA.HERS.150 e SpA.HHO.150.

2.2. RETE ELISUPERFICI POTENZIALMENTE UTILIZZABILI PER LE OPERAZIONI HEMS DAL SERVIZIO DI ELISOCORSO DELLA REGIONE SARDEGNA

Il presente articolo ha scopo puramente informativo della situazione in Regione Sardegna, in relazione alla rete delle elisuperfici potenzialmente utilizzabili nell'ambito del servizio. Completati gli accertamenti tecnici sull'effettiva possibilità di utilizzare la rete, la Ditta Aggiudicataria è tenuta a inserire nel manuale di rotta tutti i siti della rete stessa; per il completamento della mappatura, come di seguito definita, l'impresa aggiudicataria dovrà segnalare eventuali criticità sussistenti a seguito di verifica su ciascun sedime non già autorizzato da ENAC: l'elenco potrà essere variato o esteso dalla AREUS.

Eventuali modifiche (comunicate durante lo svolgimento del servizio) e/o integrazioni con le reti di elisuperfici di altre Regioni (in caso di istituzioni di rapporti convenzionali con la Regione Sardegna), saranno medesimamente inserite dall'aggiudicatario nel Manuale di Rotta (Operation Manual – Part C) specificando nel dettaglio le procedure di decollo/atterraggio, le eventuali limitazioni al peso, al vento e alla classe di prestazione (come da Regolamento EU 965/2012 e s.m.i.) garantita in funzione delle caratteristiche del sito, le rotte notturne da e per le elisuperfici abilitate. La Ditta Aggiudicataria, prima dell'inizio del servizio, deve dare evidenza dell'inserimento di tali dati nel Manuale di Rotta, in tutti i casi ciò sia già possibile; tale documento dovrà essere redatto e aggiornato a cura della Ditta Aggiudicataria in conformità delle indicazioni e del modulario vigente; lo stesso dovrà contenere tutte le informazioni necessarie a ottenere la relativa e indispensabile approvazione ENAC, se non già disponibile, ai fini della operatività HEMS. Le eventuali altre destinazioni che la AREUS dovesse richiedere nel corso della durata del presente appalto, dovranno essere attivate nel più breve tempo possibile a cura della Ditta Aggiudicataria, con oneri a carico dell'ente/soggetto proprietario (di AREUS, ove di diretta competenza).

Elisuperfici

Denominazione	Città	Indirizzo	Gestore/I
---------------	-------	-----------	-----------

Arcu De Chelu	Arzachena (Ot)	Località Piccolo Romazzino	Papitto Massimo
Azienda Ospedaliera G. Brotzu	Cagliari	Piazzale Ricchi 1	Facen Bruno
Cala Granu	Porto Cervo	Loc. Cala Granu	Pes Giorgio
Campeda	Bonorva (Ss)	Puttos De Sassu	Crispo Salvatore
Capriccioli	Arzachena	Loc. Capriccioli	Baccanti Andrea
Cardinalino	Palau	Localita' Punta Cardinalino	Porqueddu Rossana
Comando Vv.F.	Lanusei (Og)		Signorelli Gaetano Franco
Dorgali	Dorgali		Pes Giorgio
Elibase 118 - Asl N.3 Nuoro	Nuoro		Vella Pierpaolo

Eliportorotondo	Olbia	Portorotondo	Deiana Antonio Lorenzo
Elisuperficie Ospedale Di Olbia	Olbia	Via Sircana Bazzoni	Angeli Emanuele
Erica	S.Teresa Di Gallura - Olbia Tempio	Valle Dell'erica	Panunzio Giuseppe Antonio
Esperia - Borgo Albarona	Golfo Aranci (Ot)	Loc. Porto Rotondo Su Donnigheddu - Via Sacuri Snc	Comiti Francesca (Rappresentante Esperia Aviation Service Spa)
Helidianel	Arzachena	Localita Tilzitta	Mura Costantino
Helipad Del Forte	Cagliari	Santa Margherita Di Pula S.S. 195 Km 36,900	Lobino Norberto Bruno
Koala	Budoni	Pineta S.Anna Tanaunella	Michieli Lorenzo
La Balcaccia	Santa Teresa Di Gallura (Ot)	Località La Balcaccia	Bardanzellu Agostino Angelo
La Trinita	La Maddalena	Loc. La Trinita	Fonnesu Marco
Micalosu	Arzachena (Ss)	Micalosu	Filigheddu Angelo Antonio
Phi Beach One	Arzachena	Localita' Forte Cappellini - Baja Sardinia	Cadeddu Laura
Porto Cervo	Arzachena (Ss)	Località Porto Cervo	Manca Salvatore
Romazzino	Arzachena	Loc. Romazzino (Porto Cervo)	Pes Giorgio
San Marco	Alghero	Zona Industriale San Marco	Baccanti Andrea
Serra Balestra	Arzachena	Sierra Balestra	Pes Giorgio
Vecchio Mulino	Arzachena	Loc. Moro	Pes Giorgio
Villa La Contra	Arzachena	Località Porto Cervo	Corda Angelo, Corda Tomaso Angelo E Corda Corinna Fabiana
Villa La Contra 2	Arzachena	Localita' Liscia Di Vacca - Porto Cervo -	Corda Angelo
Villacidro	Villacidro		Pes Giorgio

Aviosuperfici

Denominazione	Città	Indirizzo	Gestore/I
Aliquirra	Perdasdefogu	Località S'abba Fittania	Corongiu Marco
Amici Dell'aria	Settimo San Pietro	Località Pitzu Planu	Altea Antonio
Antica Sardegna	Castiadas	Loc.Maloccu Snc - Comune Castiadas	Contini Efisio
Avielsar	Villaputzu (Ca)	Ss. 125 Km 78 - S.Lorenzo Di Villaputzu	Mura Marcello
Dorgali	Dorgali (Nu)	Loc.Biriddo	Pes Giorgio
Loelle	Buddusò Ot)	Località Loelle	Fiore Giammario
Lu Scupaglio	San Teodoro Posada (Ot)	S.S. 125 - Km 293	Biddau Salvatore
Platamona	Sassari	Loc.Platamona-Abbacurrente	Solinas Tommaso Antonio Agostino
Stintino	Stintino	Punta D'ellice	Colosimo Sergio
Torre Foghe	Tresnuraghes (Or)	Località Torre Foghe	Ganga Salvatore
Xptz – Decimoputzu	Sa Doda Decimoputzu		Podda Mariano

Campi sportivi (illuminati e non)

L'aggiudicatario dovrà provvedere a censire i campi sportivi diffusi sul territorio regionale, al fine di

individuare i sedimi idonei al trasporto, anche notturno (siti Hems). L'attività di volo necessaria verrà riconosciuta alla ditta alla tariffa oraria definita in contratto per l'eliambulanza utilizzata in tale attività, salvo offerta migliorativa; è possibile che dopo la pubblicazione del bando di gara la S.A. sia in grado di fornire un primo elenco dei campi sportivi che potrebbero risultare idonei.

Altre aree di atterraggio

Si richiama quanto previsto dal CAPO H "operazioni con elicotteri con sistemi d'immagine di visione notturna" del Regolamento EU 965/2012 e s.m.i..

3. CARATTERISTICHE GENERALI DEL SERVIZIO

La Ditta Aggiudicataria è tenuta a fornire capacità organizzativa, forza lavoro, attrezzature, materiali e supporti logistici nel rispetto dei requisiti delle normative internazionali, delle leggi, dei regolamenti nazionali e locali. Si ribadisce che la Ditta Aggiudicataria dovrà garantire per ciascun giorno della durata del contratto:

- l'utilizzo e il mantenimento in efficienza permanente di tre elicotteri (elicotteri titolari), in configurazione HEMS approvata dall'Autorità Aeronautica competente, idonei a operazioni di trasporto pazienti e rispondenti alle caratteristiche tecniche richieste dal CSA ed offerte. Di tali elicotteri la Ditta Concorrente dovrà essere, alla data di scadenza del termine per la presentazione dell'offerta, proprietaria e/o in possesso di diritto, anche subordinato alla effettiva aggiudicazione del servizio, di esercizio (locazione, leasing, anche finanziario, sublocazione, comodato d'uso, nei modi previsti dal successivo art 8.7). Inoltre, alla data di presentazione dell'offerta, la ditta dovrà avere nel COA elicotteri del medesimo tipo di quelli offerti in gara. Gli aeromobili dovranno, altresì, essere liberi da pesi e ipoteche, escluse unicamente le ipoteche connesse al finanziamento per l'acquisto degli stessi aeromobili. Nel caso di aeromobili immatricolati all'estero, dovrà essere fornita copia di idonea documentazione, rilasciata da competente organismo estero, che attesti la proprietà o l'esercizio degli elicotteri offerti;
- la presenza del personale (Pilota Comandante, Copilota - base H24 e, in caso di esercizio dell'opzione di estensione, base H12.30- Personale Tecnico in turno, che sono tenuti ad indossare durante l'orario di servizio, le uniformi fornite dalla Ditta Aggiudicataria) e la piena efficienza di ogni elicottero secondo le modalità previste.

4. AMBITO DI SVOLGIMENTO DEL SERVIZIO E MISSIONI CONTEMPLATE

Il servizio sarà coordinato nell'ambito del "sistema di emergenza urgenza della Regione Sardegna" e integrato con gli altri servizi di trasporto e soccorso sanitario presenti sul territorio regionale. Come già precedentemente indicato, il servizio si svolgerà nell'ambito del territorio regionale, con la possibilità di estendere l'intervento, su disposizione della Centrale Operativa competente o verso strutture sanitarie extra regionali senza che ciò possa comportare - rispetto al presente Capitolato - alcun altro aggravio e onere a carico della AREUS.

L'impiego degli elicotteri dovrà avvenire con procedure di cui al presente Capitolato, organizzati secondo le norme vigenti nazionali e Regolamento EU 965/2012 e s.m.i. per le seguenti missioni:

- Helicopter Emergency Medical Service (Hems): Servizio Medico di Emergenza con Elicottero. Ha lo scopo di facilitare l'assistenza medica sul luogo stesso dell'emergenza attraverso un intervento "primario" di soccorso sanitario direttamente sulla scena dell'evento, quindi con atterraggio "fuori campo", ma comunque in ambiente non ostile, cioè senza impiego di tecniche particolari per il raggiungimento della vittima e il suo recupero, e pertanto il trasporto tempestivo di Personale Sanitario, equipaggiamenti sanitari, attrezzature, sangue, organi, farmaci a persone ammalate o infortunate; ha lo scopo inoltre di garantire la centralizzazione del/i paziente/i presso l'ospedale più idoneo
- Helicopter Air Ambulance (Haa): Volo di eliambulanza. Ha lo scopo di facilitare l'assistenza sanitaria,

con un intervento “secondario” interospedaliero e un volo normalmente pianificato in anticipo, dove non è essenziale un immediato e rapido trasporto (come per la centralizzazione di cui al punto precedente) e vengono utilizzate superfici idonee per l'imbarco e lo sbarco del paziente

- Helicopter Search and Rescue (Hsr), all'attivazione di un protocollo di intesa con un ente erogante il soccorso in ambiente impervio: Servizio di ricerca e salvataggio. Attività finalizzata all'immediata assistenza a persone minacciate da grave pericolo con un intervento di salvataggio in ambiente ostile urbano, marittimo e/o montano, e in aree isolate o non raggiungibili con mezzi su gomma (es. spiagge), con lo scopo di recuperare una o più persone.

Il Servizio dovrà inoltre contemplare operatività garantita dal concorrente singolo(se l'impresa partecipa individualmente alla procedura) ovvero dal componente del raggruppamento temporaneo di impresa indicato quale titolare dello svolgimento del servizio notturno su aree di atterraggio notturne illuminate e attività notturna con supporto di NVG, rispetto alle quali l'aggiudicatario (il singolo concorrente, se l'impresa partecipa individualmente alla procedura, ovvero il concorrente del raggruppamento temporaneo di impresa indicato quale titolare dello svolgimento del servizio notturno) dovrà provvedere a censire le elisuperfici e i campi sportivi abilitati al volo diurno idonee al pick-up in missione di soccorso primario per il trasporto notturno.

5.TIPOLOGIA D'INTERVENTI PREVISTI

Gli interventi con l'elicottero, nel rispetto delle tre tipologie sopraindicate, sono previsti per tutte le fattispecie di soccorso sanitario extraospedaliero a seguito d'incidenti del traffico, infortuni sul lavoro, infortuni sportivi e del tempo libero o in ogni caso a seguito di maxiemergenze, di situazioni o patologie che mettano a rischio la sopravvivenza di una singola persona o di una collettività:

- trasporto di tipo primario (soccorso in emergenza): trasferimento del paziente dal luogo in cui si è verificato l'evento al presidio ospedaliero più idoneo, indicato dalla Centrale Operativa competente;
- trasporto di tipo secondario (trasporto secondario): trasferimento di pazienti critici già stabilizzati da ospedale a ospedale e di pazienti allertati da strutture ospedaliere in cui sono in lista d'attesa per trapianto d'organo;
- trasporto di “neonati a rischio”, posti in incubatrice, la cui installazione e uso a bordo dovrà essere approvata dall'Autorità aeronautica competente per quanto inerente supporti e compatibilità elettromagnetica;
- soccorso e trasporto in occasione di emergenze di massa (maxiemergenze);
- macroemergenze per eventi eccezionali e soccorsi su terreni ostili;
- soccorso per il trasporto urgente di sangue, plasma e loro derivati, antidoti e farmaci rari, se è giustificato l'impiego dell'elicottero e non esiste altro mezzo alternativo;
- trasporto urgente d'equipe e materiale ai fini di prelievo o trapianto d'organi o tessuti, se è giustificato l'impiego dell'elicottero e/o non esiste altro mezzo alternativo;
- trasporto di medici specialisti/trasporti caritatevoli di malati terminali sulle isole minori per condizioni meteo marine avverse, se è giustificato l'impiego dell'elicottero e non esiste altro mezzo alternativo;
- soccorso rapido sui litorali e, laddove consentito dalla legislazione, anche in mare, secondo quanto previsto dal Regolamento EU 965/2012 e s.m.i.;
- soccorso nelle zone montane e in ambiente ostile, con l'effettuazione di recuperi completi in cabina (imbarco in volo della barella con paziente), tramite l'impiego del verricello di soccorso, comprese le operazioni di imbarco/sbarco in volo stazionario, incluso la ricerca dispersi e il trasporto squadre e unità cinofile, in collaborazione con gli Enti preposti.

L'impiego degli elicotteri potrà essere disposto dalla AREUS anche per eseguire i seguenti interventi:

- missioni di ricognizione per monitorare aree ritenute a rischio;
- missioni di monitoraggio del territorio per:
 - l'individuazione di siti d'atterraggio che possano migliorare l'operatività dell'elisoccorso;

- il supporto alla mobilità dei mezzi d'emergenza, il trasporto di materiali ed equipaggiamenti.
- esercitazioni finalizzate al miglioramento del servizio.

La AREUS potrà inoltre variare, secondo le necessità e le esigenze che si dovessero presentare, l'organizzazione del servizio nel rispetto delle modalità previste.

La AREUS si riserva la facoltà, senza sostanziali modificazioni contrattuali, di integrare i servizi aeronautici previsti dal presente Capitolato, alla luce delle esigenze della programmazione e organizzazione delle attività di soccorso sanitario in emergenza sul territorio regionale, previa negoziazione con la Ditta Aggiudicataria; gli esiti della negoziazione non debbono alterare in modo sostanziale i patti contrattuali scaturiti dalla procedura di gara.

5.1. EMERGENZE DI MASSA

In caso di eventi eccezionali, la Ditta Aggiudicataria dovrà garantire l'impiego immediato degli elicotteri, con i supporti tecnico/operativi e logistici necessari, in occasione di emergenze di massa, anche in località diverse dalla sede ordinaria di servizio. Per tutta la durata degli eventi eccezionali, il luogo dell'emergenza potrebbe divenire la Base Operativa degli elicotteri, il cui orario di servizio sarà definito di volta in volta. L'allestimento della base operativa temporanea è a carico della ditta aggiudicataria; i relativi costi saranno valutati congiuntamente in base alle circostanze del caso concreto; l'allestimento non oneroso per la S.A. della base operativa temporanea sarà valutato per l'attribuzione del punteggio qualità.

6. TEMPI DI INTERVENTO - PROTOCOLLI

Gli elicotteri dovranno sostare presso le Basi di assegnazione. L'eventuale riposizionamento degli elicotteri potrà essere disposto solo ed esclusivamente dalla AREUS. I tempi di intervento previsti per le missioni succitate sono:

- Per l'operatività diurna, nei casi di "HEMS", così definiti insindacabilmente dalla Centrale Operativa competente al momento della richiesta, la messa in moto dell'elicottero dovrà avvenire non oltre i 5 (cinque) minuti dall'allertamento, e comunque nel minor tempo possibile dal momento della comunicazione all'equipaggio e di accettazione della missione da parte del Pilota Comandante, compatibilmente con quanto previsto dalle procedure del Manuale di Volo e con le estemporanee condizioni che, per motivi operativi e di sicurezza, possono incidere sui tempi di attivazione della missione. I decolli che avverranno dopo i tempi sopraindicati, sono segnalati dal Medico di servizio per le valutazioni riguardanti i problemi operativi e le eventuali responsabilità. Tempi e modi di attivazione delle eventuali estensioni saranno concordati preventivamente tra le parti, nei limiti consentiti dalle norme vigenti e con i modi previsti dalle norme vigenti. Al termine dell'orario di servizio l'aeromobile dovrà considerarsi Fuori Servizio Operativo (FSOP). Il Comandante Pilota di stanza presso la Base dovrà comunicare immediatamente alla/alle Centrali Operative della AREUS, con idoneo mezzo di comunicazione, il passaggio in Fuori Servizio Operativo (FSOP) dell'aeromobile. Con le stesse modalità il Comandante Pilota di stanza dovrà comunicare ogni giorno l'avvio del servizio.
- Nei casi di "HAA" e per l'operatività notturna, la messa in moto deve avvenire, normalmente, entro un tempo massimo di 30 (trenta) minuti dalla richiesta della Centrale Operativa competente. I decolli che avverranno dopo i tempi sopraindicati, sono segnalati dal Medico di servizio per le valutazioni riguardanti i problemi operativi e le eventuali responsabilità.
- Nei casi di "HSR", la messa in moto deve avvenire, normalmente, entro un tempo massimo di 15 (quindici) minuti dalla richiesta della Centrale Operativa competente. I decolli che avverranno dopo i tempi sopraindicati, sono segnalati dal Medico di servizio per le valutazioni riguardanti i problemi operativi e le eventuali responsabilità.

Qualora la AREUS riconosca che la responsabilità dei ritardi è a carico della Ditta Aggiudicataria sarà applicata la penalità prevista. Per interventi che non siano effettuati per decisione del Pilota Comandante e/o altro motivo verrà prodotto un rapporto scritto di evento dando evidenza delle motivazioni contingenti.

Tali rapporti dovranno essere inviati, senza indugio, al RUP e al DEC per le valutazioni del caso.

Ad integrazione delle disposizioni del presente capitolato e dell'offerta accettata, la Ditta Aggiudicataria dovrà condividere con AREUS e con altri soggetti eventualmente coinvolti appositi Protocolli di esecuzione del servizio (missioni primarie, secondarie, trasporti di pazienti infettivi e contagiosi, ecc.); in particolare, per le missioni HSR in montagna e in mare, si dovranno predisporre procedure che riportino, nel dettaglio, le caratteristiche degli esperti di soccorso per lo specifico intervento, della formazione del personale, del trasporto di attrezzature e in generale delle modalità di esecuzione del servizio stesso, senza oneri aggiuntivi per AREUS.

6.1. CALCOLO DEL TEMPO DI VOLO

Il tempo di volo è calcolato dal momento dell'accensione del primo motore fino al momento dello spegnimento dell'ultimo. Qualora la missione richieda uno o più spegnimenti intermedi dei motori, verrà calcolata la somma dei singoli periodi di accensione, fino al rientro definitivo alla Base. Le soste con motori in moto non sono ammesse, salvo particolari necessità espresse dal personale Sanitario e contingenti situazioni operative (entrambe comunque subordinate al giudizio insindacabile del Pilota Comandante) e salvo necessità di sosta in orari e condizioni ambientali avverse, in modo particolare in quota, o quando a giudizio del Pilota Comandante, si presenta il rischio di incontrare difficoltà per l'accensione dei motori.

Non verranno addebitate alla AREUS le ore di volo effettuate per attività di manutenzione e attività di addestramento del personale della Ditta Aggiudicataria. Analogamente non verranno addebitate alla AREUS le ore di volo effettuate per attività di ricognizioni, verifiche in volo o quanto altro, se non preventivamente autorizzate dalla AREUS o concordate con essa.

6.2. CONDIZIONI RIGUARDANTI IL VOLO NOTTURNO DELL'ELICOTTERO DI BASE A OLBIA

Il servizio notturno è attivo presso la Base di Olbia. Le missioni di volo condotte in orario notturno devono essere eseguite secondo il Regolamento EU 965/2012 e s.m.i..

La Ditta Aggiudicataria deve essere in grado di soddisfare tutte le esigenze degli interventi notturni nelle condizioni e nei termini di seguito riportati:

- Attività di volo secondo le regole del volo a vista notturno (VFR notturno) nel rispetto dei minimi previsti per l'attività HEMS;
- Attività di volo secondo le regole del volo strumentale (IFR);
- Area delle operazioni: l'area primaria delle operazioni notturne comprende l'intero territorio della Regione Sardegna previa mirata pianificazione che tenga conto delle reali condizioni meteorologiche e degli altri elementi di valutazione ritenuti rilevanti ai fini della fattibilità del volo secondo determinazioni contingenti del Pilota Comandante. Non sono esclusi interventi con destinazioni sanitarie in altre Regioni;
- trasporti sanitari speciali, quali termoculla.

Le certificazioni necessarie allo svolgimento dell'attività di cui sopra dovranno essere possedute dall'operatore alla data di presentazione dell'offerta.

Le certificazioni necessarie allo svolgimento dell'attività di volo notturna su aree di atterraggio illuminate (campi sportivi) e con l'uso dei visori notturni (NVG Night Vision Goggle), ai sensi del CAPO H "operazioni con elicotteri con sistemi d'immagine di visione notturna" del Regolamento EU 965/2012 e s.m.i., riportate sul COA, se non già disponibili alla data di presentazione dell'offerta, dovranno essere possedute dall'operatore (il concorrente singolo, se l'impresa partecipa individualmente alla procedura, ovvero il componente del raggruppamento temporaneo di impresa indicato quale titolare dello svolgimento del servizio notturno) entro la data di attivazione del servizio.

Dovrà inoltre essere resa la certificazione EASA o il rispettivo supplemento al manuale di volo approvato degli elicotteri offerti per condurre operazioni RNP APCH fino a LNAV.

7.GESTIONE DEL SERVIZIO

Come già precedentemente indicato, le attività svolte nell'ambito del contratto dovranno essere documentate con una appropriata modulistica che la Ditta Aggiudicataria dovrà predisporre e sottoporre alla AREUS. Eventi o situazioni che possono limitare o inibire la corretta prestazione del servizio devono essere tempestivamente resi noti alla AREUS. La Ditta Aggiudicataria dovrà creare e mantenere aggiornata, presso ogni Base, una biblioteca che dovrà essere anche informatizzata e contenere (a titolo esemplificativo, ma non esaustivo) la regolamentazione normativa e la documentazione operativa e tecnica di supporto alle attività previste, che dovrà essere costantemente aggiornata e resa disponibile al Responsabile del Procedimento della Stazione Appaltante e al Direttore dell'Esecuzione del Contratto dell'AREUS.

Di seguito sono elencati e descritti i documenti da produrre nell'ambito dello svolgimento del servizio di elisoccorso. La documentazione di cui è prevista la conservazione in originale o in copia presso le Basi Operative, dovrà essere disponibile in qualunque momento per verifiche da parte della AREUS. Per lo stesso motivo, detta documentazione, dovrà inoltre essere resa disponibile alla AREUS per 5 (cinque) anni successivi dalla data di termine del contratto.

I documenti da predisporre a supporto del servizio sono:

A. REGISTRO MANUTENZIONE DELL'ELICOTTERO (RME).

Informazioni minime da annotare:

- Data;
- Marche dell'elicottero;
- Tipo di manutenzione (programmata/straordinaria/avaria);
- Durata del "fuori servizio" tecnico;
- Parti sostituite;
- Firma.

B. REGISTRO COMUNICAZIONI DI "FUORI SERVIZIO" (RCF).

Informazioni minime da annotare:

- Nome della Base;
- Data;
- Tipo di "fuori servizio";
- Ora di inizio;
- Durata stimata;
- Contromisure attivate;
- Ora di fine;
- Firma.

I registri saranno composti da schede riportanti le informazioni minime elencate negli articoli seguenti. Per ogni registro saranno indicati:

- il responsabile della compilazione;
- il firmatario;
- il responsabile dell'archiviazione;
- la sede di conservazione del documento originale;
- il termine di tempo entro il quale deve essere compilata la scheda.

La documentazione dovrà essere archiviata in formato cartaceo ed elettronico. Le caratteristiche dei "files" saranno concordate con la AREUS, a seguito dell'aggiudicazione dell'appalto.

7.1. ATTIVAZIONE SERVIZIO ELISOCCORSO

Ai sensi dell'Art. 4 - Istituzione dell'azienda regionale di emergenza e urgenza della Sardegna – della Legge regionale n. 23 del 25 novembre 2014, l'Azienda regionale dell'emergenza e urgenza della Sardegna (AREUS) è preposta allo svolgimento dei compiti relativi all'emergenza-urgenza svolti dalle due Centrali Operative 118 della AREUS: Cagliari, che svolge funzioni di coordinamento dell'attività di soccorso per le Province meridionali (927.000 abitanti - 9.500 Km² - 12 postazioni - medico-ambulanza) e Sassari, che svolge le stesse funzioni per le Province settentrionali (732.000 abitanti - 14.584 Km² - 12 postazioni - medico-ambulanza).

Le Centrali Operative esistenti verranno gestite dall'AREUS in modo coordinato per:

- Rendere omogenea la risposta;
- Ridurre la componente soggettiva;
- Identificare una corretta metodologia d'intervista telefonica;
- Identificare gli indicatori di priorità di riferimento, utili per la corretta attribuzione del codice di criticità;
- Identificare i criteri di attivazione e gestione delle risorse operative territoriali;
- Identificare gli standard di riferimento per la verifica e la valutazione del sistema adottato.

Le Missioni di soccorso sono attivate unicamente per chiamata diretta dalla Centrale Operativa regionale unica competente, alla quale spetta la responsabilità dell'impiego appropriato dell'elicottero, nel rispetto delle tipologie indicate, osservando inderogabilmente la seguente procedura:

1. la Centrale Operativa competente, a fronte delle notizie pervenute, classifica a priori l'intervento di soccorso quale attività HEMS, HAA, HSR, o altro.
2. la Centrale Operativa competente attiverà la missione e indicherà la tipologia dell'intervento richiesto tra quelle previste: specificherà, in particolare, la tipologia di intervento, nelle definizioni di cui ai precedenti articoli 4 e 5.

La richiesta di missione da parte della Centrale Operativa dovrà attivare l'elicottero disponibile nella Base più vicina al luogo di intervento facendo riferimento a criteri di impiego aeronautici per garantire tempi di intervento più rapidi e solleciti possibili. Ove l'elicottero della Base più vicina al luogo dell'intervento fosse già impegnato in altra missione, la Centrale Operativa attiverà l'elicottero disponibile più vicino.

Le richieste di intervento devono essere accettate sino allo scadere dell'orario di operatività, quando l'aeromobile è posto fuori servizio, se non attivato. Nel caso in cui la richiesta d'intervento, generatasi prima della scadenza delle effemeridi, comporti un prolungamento dell'attività oltre le effemeridi stesse l'aeromobile è considerato in servizio fino al momento in cui rientra alla Base, ovvero sino al momento in cui spegne i motori in altro sito.

Qualora, per qualunque motivo, l'aeromobile non possa tornare alla propria Base HEMS e sia costretto al pernottamento o alla sosta in altro luogo, dovrà comunque essere assicurato il rientro non appena le condizioni meteo, di luce e di riposo minimo dell'equipaggio di condotta lo consentiranno. L'elicottero dovrà comunque essere operativo per partire dal luogo di sosta il giorno successivo, alla stessa ora prevista dall'orario di operatività della Base.

7.2. NON OPERATIVITA'

Oltre a quanto disposto dal presente capitolato nell'ambito delle attività manutentive da effettuarsi e delle tipologie di "fuori servizio" conseguenti, anche le avverse condizioni atmosferiche desunte dai bollettini meteorologici o altre condizioni particolari che non consentano il levarsi in volo dell'elicottero sono accertate ad insindacabile giudizio del Comandante. Il personale sanitario addetto al servizio deve controllare la piena efficienza degli equipaggiamenti sanitari di bordo, segnalando tempestivamente ogni avaria al Concorrente Aggiudicatario; quest'ultimo deve garantire l'immediato ripristino dell'efficienza delle attrezzature o provvedere alla loro immediata sostituzione.

Il Concorrente Aggiudicatario deve avere implementato un "Management System" come richiesto dal regolamento 965/2012, SpA.HEMS.140 e SpA.HHO.140, che comprenda almeno i seguenti elementi:

1. Piano di implementazione dell'SMS che consenta di individuare in modo chiaro gli elementi introdotti e quelli in fase di realizzazione. Tale piano deve essere redatto seguendo le linee guida emesse dall'ICAO nel documento Safety Management Manual (SMM) doc. 9859 Ed. 3,
2. Analisi dei potenziali pericoli (hazards) e rischi associati (risk assessment) per le operazioni condotte in ambito HEMS e HSAR. Tale analisi deve essere completata con azioni di mitigazione applicabili alle basi di Cagliari, Olbia e Alghero entro tre mesi dall'avvio del servizio e poi aggiornata con cadenza almeno annuale;
3. Obiettivi (target) e relativi indicatori (safety indicators) mirati al miglioramento della sicurezza delle operazioni di volo in ambito HEMS e HSAR. Adeguati obiettivi e relativi indicatori devono essere sviluppati per i processi di gestione delle Operazioni di Volo, Aeronavigabilità Continua e Manutenzione;
4. Addestramento sui principi ed il funzionamento del "Safety Management System" per tutto il personale tecnico e operativo (piloti e tecnici) che si avvicenda sulle basi di Cagliari, Olbia e Alghero;
5. Emergency Response Plan (ERP), per ognuna delle tre basi operative, condiviso per gli aspetti di interfaccia con l'Amministrazione,
6. 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 devono essere integrati per specificità del servizio alle operazioni in Regione Sardegna e si applicano anche alla Ditta di Manutenzione sia essa parte integrante dell'organizzazione del Concorrente Aggiudicatario o contrattata in subappalto.

Il Concorrente Aggiudicatario deve avere implementato un sistema di monitoraggio della conformità ("Compliance Monitoring") ai requisiti dal regolamento 965/2012, Part M e Part 145. All'attivazione del servizio il sistema deve comprendere almeno i seguenti elementi:

- Audit iniziale presso le basi di Alghero, Cagliari e Olbia da effettuarsi prima dell'inizio delle operazioni;
- Audit periodico presso le basi di Alghero, Cagliari e Olbia da effettuarsi con cadenza almeno annuale.

8. CARATTERISTICHE TECNICHE DEGLI ELICOTTERI

8.1. IDONEITÀ ALL'IMPIEGO

L'impiego degli elicotteri è previsto in attività diversificate, tali da ricadere sotto l'egida delle normative attinenti sia il Trasporto Aereo Commerciale (di Passeggeri) sia il Lavoro Aereo.

A prescindere dalla pianificazione e la condotta del volo secondo le regole per il volo a vista (VFR), gli elicotteri devono essere riconosciuti tecnicamente idonei, alla presentazione dell'offerta, ad effettuare voli in IFR, di giorno e di notte, e avvicinamenti strumentali di precisione mediante ILS di categoria 1, e di garantire altresì avvicinamenti RNP APCH.

Il modello organizzativo scelto dalla Regione Sardegna prevede che le tre Basi possano svolgere lo stesso tipo di attività (HEMS, HAA e HSR) con la distinzione che dalla base di Olbia l'attività è estesa all'arco notturno, secondo le indicazioni del Regolamento EU 965/2012, e che gli elicotteri siano - al momento della presentazione dell'offerta - in possesso dell'omologazione di tipo aeromobile e certificati in categoria Trasporto o Normale dall'Autorità di Aeronavigabilità competente secondo la regolamentazione EASA sulla base delle specifiche JAR/FAR Part 29 / EASA CS-29 (anche relativamente agli equipaggiamenti), ovvero con peso massimo al decollo, in condizioni standard, superiore 3.175 kg¹, ovvero con 8 o più posti passeggeri², certificati in Categoria A verticale³ e in grado di garantire prestazioni in Classe 1⁴ "single pilot" e "dual pilot" per operazioni VFR/IFR.

¹ MTOW o MTOM, peso massimo al decollo che un aeromobile non può eccedere, indicato nel manuale di volo e nel Type Certificate Data Sheet.
ridotti, in presenza di n. 1 barella e del pianale dedicato.

² ridotti, in presenza di n. 1 barella e del pianale dedicato alle apparecchiature elettromedicali, e di un mobile contenitore per presidi sanitari, a 5 posti.

³ condizione di 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 ed atterraggio stabiliti in accordo ad 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 (fonte http://www.easa.europa.eu/agency-measures/docs/opinions/2011/04/translations/EASA_2011_00060002_IT_TRA.pdf).

⁴ "Operazione con prestazione di classe 1", una 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 (fonte http://www.easa.europa.eu/agency-measures/docs/opinions/2011/04/translations/EASA_2011_00060002_IT_TRA.pdf).

8.2. CARATTERISTICHE GENERALI

- plurimotore a turbina
- dotati di rotore principale almeno quadripala
- dotati di autopilota e flight director, di freno rotore, di sistema di estinzione incendio motore
- dotati di sistema automatico di controllo dei parametri e prestazioni dei motori aeronautico FADEC, o sistema equivalente, tale da garantire il rapido avviamento
- dimensioni del comparto sanitario tali da poter imbarcare, oltre che il personale di condotta aeronautico:
 - Contemporaneamente, il personale sanitario (medico e infermiere), n. 1 barella e n. 3 passeggeri, per un totale di n. 5 passeggeri e n. 1 barella
 - Contemporaneamente, il personale sanitario (medico e infermiere), n. 2 barelle e n. 1 passeggero (tecnico di elisoccorso dell'ente erogante il soccorso in ambiente impervio), per un totale di n. 3 passeggeri e n. 2 barelle
 - Contemporaneamente, il personale sanitario (medico e infermiere), n. 1 termoculla e n. 1 passeggero (genitore accompagnatore), per un totale di n. 3 passeggeri e n. 1 termoculla; in tale fattispecie medico e infermiere di elisoccorso vengono sostituiti dal personale sanitario UTIN
- sedili del personale aeronautico ad assorbimento di energia
- franchigie dei rotori principale e di coda dal terreno, che dovranno essere tali da minimizzare il rischio di provocare danni - quando funzionanti - al personale che vi opera, al di sotto e in prossimità. In tal senso sono espresse preferenze per l'elicottero che presenta la maggiore franchigia tra il terreno pianeggiante ed il rotore di coda in rotazione. Si riconosce come parziale miglioria la presenza di rotori di coda intubati rispetto a quelli convenzionali (~~omissis~~), riguardo i quali verrà valutata l'altezza dal suolo mentre è minimo il livello di rischio per il tipo NOTAR per assenza del rotore di coda.
- livelli di rumorosità esterna per il decollo, volo livellato ed atterraggio, che dovranno essere rispondenti ai requisiti normativi vigenti. Il certificato di rumore dell'elicottero, o documento equivalente con dati e misure fornite dal costruttore, deve essere presentato unitamente alla documentazione di offerta. Ai fini della valutazione si considererà lo scarto tra il valore di rumorosità ICAO ammissibile, per la classe di elicottero proposto, e la rumorosità dello stesso prodotta nelle seguenti condizioni di volo: decollo, volo livellato ed atterraggio.

8.3. PRESTAZIONI MINIME

Le prestazioni minime degli elicotteri impiegati nel servizio di elisoccorso sono indicate nel Regolamento EU 965/2012 e s.m.i. - SpA.EMS.125 e SpA.HHO.125

I profili di missione che gli elicotteri devono garantire sono di seguito riportati:

1. Profilo di missione diurna con temperatura fino a ISA+20°C EMS/HSAR-neonatale
 - a) Persone a bordo: Equipaggio di volo [peso per n. 1 (uno) pilota 85kg, per n. 1 (uno) membro di equipaggio EMS 85 kg, n. 1 (uno) medico 90 kg, n. 1 (uno) infermiere 90 kg] + un Tecnico dell'ente erogante il soccorso in ambiente impervio (peso 90 kg) + materiale soccorso in ambiente impervio (peso 20 kg);
 - b) Peso attrezzature sanitarie aggiuntive oltre al kit sanitario (elettromedicali, zaini, materiale di supporto): 120 kg;
oppure
 - a) Persone a bordo: Equipaggio di volo [peso per n. 1 (uno) pilota 85kg, per n. 1 (uno) membro di equipaggio EMS 85 kg, n. 1 (uno) medico 90 kg, n. 1 (uno) infermiere 90 kg];
 - b) Peso attrezzature sanitarie aggiuntive oltre al kit sanitario (elettromedicali, termoculla, materiale di supporto): 130 kg;

- c) Carburante pari n. 1 (uno) ora di autonomia calcolata alla velocità di miglior autonomia chilometrica in ISA+20°C a 1500 ft (457 m).
- d) Riserva Carburante a bordo: 20 minuti calcolati alla BES (Best Endurance Speed) alla quota di 1500 ft (457 m) in condizioni ISA + 20°C
- 2. Profilo di missione notturna
 - a) Persone a bordo: Equipaggio di volo [peso per n. 1 (uno) pilota 85kg, per n. 1 (uno) copilota 85 kg, n. 1 (uno) medico 90 kg, n. 1 (uno) infermiere 90 kg];
 - b) Peso attrezzature sanitarie aggiuntive oltre al kit sanitario (elettromedicali, zaini, materiale di supporto): 120 kg;
oppure, in alternativa,
Peso attrezzature sanitarie aggiuntive oltre al kit sanitario (elettromedicali, termoculla, materiale di supporto): 130 kg;
 - c) Carburante pari n. 1 (uno) ora di autonomia calcolata alla velocità di miglior autonomia chilometrica in ISA+20°C a 1500 ft (457 m).
 - d) Riserva Carburante a bordo: 30 minuti calcolati alla BES (Best Endurance Speed) alla quota di 1500 ft (457 m) in condizioni ISA + 20°C.
- 3. Profilo di missione di soccorso

Gli elicotteri, nella configurazione di offerta sia per missioni diurne che notturne, devono essere in grado di:

- a. decollare nelle condizioni generali di missione sopra descritte in Prestazioni Classe 1 – Procedura Categoria A (VTOL) dalle basi operative;
- b. decollare nelle condizioni generali di missione sopra descritte in Prestazioni di Classe 1 – Procedura Categoria A (VTOL) dalle destinazioni sanitarie ed elisuperfici indicate nel presente Capitolato, sottraendo un quantitativo di combustibile medio di 15 minuti di volo calcolato alla velocità di miglior autonomia chilometrica in ISA+20°C a 1500 ft (457 m).
- c. categoria A en-route: Capacità di garantire al peso di missione il mantenimento del volo orizzontale in condizioni di motore inoperativo (OEI) alla quota di 6017 ft (1834m).

Nel solo caso del volo diurno gli elicotteri dovranno essere in grado di garantire:

- d. volo stazionario fuori effetto suolo (HOGF) alla potenza massima al decollo ad una quota di 6017 ft (1834 m) dopo aver consumato una quantità di combustibile media pari a 15 minuti di volo calcolato alla velocità di miglior autonomia chilometrica in ISA+20°C a 1500 ft (457 m).

Tutte le precedenti condizioni devono essere verificate con il paziente (90kg) a bordo nel caso di una missione secondaria.

8.4. EQUIPAGGIAMENTI

Ai sensi del Regolamento EU 965/2012 e s.m.i. - SpA.HERS.110 e SpA.HHO.110, in aggiunta ai requisiti per la prescritta idoneità di impiego sono previsti i seguenti equipaggiamenti:

A) Obbligatorie

- 1. Avionica certificata per operazioni VFR diurno e notturno, IFR single e dual pilot con rappresentazione di tipo digitale (glass cockpit);
- 2. Registratore di voce (CVR)
- 3. Registratore di dati di volo (FDR)
- 4. GPS fisso, integrato nel pannello strumenti.
- 5. Radioaltimetro con avviso luminoso che entri in funzione al di sotto di una quota selezionabile dal pilota.
- 6. Radar meteorologico per l'impiego notturno.
- 7. Due luci di atterraggio di cui almeno una orientabile in volo per illuminare il terreno davanti e sotto l'elicottero e con un adeguato angolo di apertura su entrambi i lati.
- 8. 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 registrati con l'Agenzia Nazionale responsabile per dare l'avvio alle operazioni di ricerca e soccorso

o altro ente preposto.

9. Radio V/UHF/FM per comunicazioni Terra/Bordo/Terra con le Centrali Operative e gli altri enti del soccorso. Nota: l'installazione deve rispondere alle normative applicabili in materia ed essere riportata nelle documentazioni tecniche e di impiego operativo dell'aeromobile.
10. Impianto interfonico ad uso di ogni operatore dell'equipaggio sanitario oltre il Membro HEMS, con possibilità di conferenza nel comparto sanitario, isolabile da piloti e possibilità di collegamento Bordo- Terra-Bordo, completo di cuffie adeguate.
11. Autopilota 4 assi
12. HUMS (Health and Usage Monitoring System) o sistema equivalente, ove disponibile per il tipo di elicottero
13. TAWS (Terrain Awareness Warning System) o sistema equivalente, ove disponibile per il tipo di elicottero
14. Sistema di prevenzione delle collisioni in volo - ACAS (Airborne Collision Avoidance System)/TCAS (Traffic Collision Avoidance System) o sistema equivalente

B) Di missione

1. dotati di verricello di soccorso (disponibile in base fino all'attivazione di un protocollo di intesa con un ente erogante il soccorso in ambiente impervio), e relativi accessori, esterno al comparto sanitario con le seguenti caratteristiche:
 - portata non inferiore a 250 kg in calata ed in recupero
 - lunghezza di cavo non inferiore a 90 m
 - alimentazione elettrica o idraulica
2. dotati di:
 - galleggianti di emergenza completi o sistema equivalente
 - pattini antiaffondamento o da neve o sistema equivalente, da installare secondo necessità
 - sistema trancia cavi
 - luci di posizione bianche a intermittenza ad alta intensità
 - sistema di bordo basato su rilevazione satellitare per il tracciamento a terra, in tempo reale, dell'evoluzione del volo con rappresentazione grafica sul monitor in uso alla postazione dell'Operatore di Centrale Operativa

8.5. RADIOCOMUNICAZIONI

Come indicato nel Regolamento EU 965/2012 e s.m.i. - SpA.HEMS.115 e SpA.HHo.115 e richiesto fra gli equipaggiamenti, dovrà essere garantita la capacità di radiocomunicazione Terra/Bordo/Terra tra la base HEMS diurna e notturna (H24), le basi HEMS diurne (h12), le Centrali Operative e gli elicotteri.

L'installazione degli apparati radio a bordo degli elicotteri, nel rispetto del concetto NO HAZARD e approvati tecnicamente dalla competente Autorità Aeronautica, dovrà risultare nell'elenco degli equipaggiamenti o altro documento equivalente.

La Ditta Aggiudicataria dovrà mantenere in perfetta efficienza gli apparati installati e i relativi cablaggi, in modo da garantire le radiocomunicazioni con le Centrali Operative del 118, le Basi HEMS di riferimento e/o le risorse aeree e terrestri coinvolte negli interventi di soccorso, svolti nell'ambito operativo di ordinario e straordinario riferimento.

La Ditta Aggiudicataria deve attenersi a quanto disposto dal Testo Unico delle disposizioni legislative in materia di Telecomunicazioni, approvato con D.P.R. 156 del 29/03/1973 (Suppl. Ord.

G.U. dello 03/05/1973 n.113) e s.m.i.. e alla normativa specifica relativa alla necessità d'installazione di radio dedicate alle comunicazioni TBT con gli Enti di Soccorso e all'approvazione e uso a bordo delle apparecchiature di comunicazione TBT.

La Ditta Aggiudicataria deve garantire la possibilità di installare la radio approvata dall'ENAC anche in caso di cambio dell'elicottero. Dovranno essere previste e garantite le comunicazioni tra Comandante Pilota, Copilota, Tecnico, Verricellista e di almeno tre membri di equipaggio con idonei attacchi nel vano sanitario compatibili con l'interfono di bordo.

Sarà compito della Ditta Aggiudicataria provvedere all'acquisto, alla installazione e alla certificazione degli

apparati radio in dotazione agli aeromobili. In seguito alla stipula del contratto la Ditta Aggiudicataria dovrà interfacciarsi con il gestore del sistema radio in dotazione alle Centrali Operative del 118 al fine di assicurare la compatibilità con gli apparati radio e il sistema stesso.

8.6. COMPARTO SANITARIO E DOTAZIONI

La Ditta Aggiudicataria dovrà garantire che ciascun elicottero sia dotato dei seguenti equipaggiamenti/caratteristiche (in ogni caso, il comparto dovrà essere attrezzato con "sistemi di aggancio, supporti e piastre" anche per gli elettromedicali che saranno forniti dalla stazione appaltante):

- pianale lavabile e sanificabile.
- dimensioni tali da permettere una riconfigurazione, per espianti e/o trapianti di organi, di un'equipe medica composta da 4 membri ed attrezzature necessarie, e, nelle emergenze di massa, che consenta il trasporto di almeno 6 passeggeri oltre l'equipaggio di condotta;
- comparto di pilotaggio idoneo ad ospitare 2 (due) membri di equipaggio e comparto sanitario in grado di ospitare numero pari a quelli previsti;
- cabina di pilotaggio adeguatamente protetta dalla luminosità durante l'attività notturna;
- accessibilità al comparto sanitario mediante portelloni scorrevoli, uno per lato, di dimensioni tali da permettere il recupero del paziente e l'agevole caricamento in volo della barella anche nell'esecuzione delle operazioni al verricello. Qualora l'operatore intenda utilizzare l'HCM anche in funzione HHO, sarà valutata positivamente la capacità di svolgere tale funzione senza necessità di atterraggio;
- accesso per le barelle mediante idonei sistemi di scorrimento;
- poter posizionare una barella della lunghezza di almeno 180 cm e che possa sostenere un peso di almeno 115 Kg;
- sistemi di ancoraggio per le barelle per evitare qualsiasi movimento accidentale delle stesse;
- illuminazione tale da consentire l'effettuazione delle operazioni di assistenza ai pazienti;
- consentire al personale sanitario la completa ed agevole accessibilità al corpo del paziente barellato e facilitare manovre sanitarie: possibilità di effettuare trattamenti di defibrillazione, massaggi cardiaci ed intubazioni anche durante il volo;
- sistemazione funzionale delle apparecchiature elettromedicali e del materiale sanitario.
- supporti e prese per fissaggio e alimentazione/ricarica delle apparecchiature elettromedicali in uso al servizio.
- punti/ganci di supporto per le infusioni;
- spazi per il deposito dei materiali di consumo facilmente accessibili e tali da impedire la fuoriuscita accidentale del materiale in essi contenuti;
- supporto per contenitore per rifiuti taglienti con chiusura di sicurezza di almeno 2 litri di capacità;
- sistema di contenimento, ancoraggio e fissaggio a bordo di contenitori ed altre dotazioni in caso di trasporto organi;
- impianto di erogazione/distribuzione dell'ossigeno (O₂), di tipo fisso, con capacità non inferiore a 1800 litri, con almeno 2 (due) prese a innesto rapido, con alloggiamento bombole, che saranno fornite da AREUS incluso l'ossigeno (previste 2 o 3 bombole);
- alloggiamento termoculla con sistemi di aggancio e piastra di ancoraggio per evitare qualsiasi movimento accidentale della stessa, regolazione della temperatura e autonomia di almeno 3 (tre) ore.

Potrà essere richiesta, senza oneri aggiuntivi (e di tale alea contrattuale i potenziali offerenti dovranno tener conto nel formulare la propria offerta) la possibilità di effettuare trattamenti in ECMO in volo, formalizzando la presenza di un attacco per contropulsatore aortico/ECMO in uso presso le strutture di emodinamica.

Sarà considerata come miglioria, ai sensi della UNI EN 13718-2:2008 "veicoli medici e loro attrezzatura – ambulanze aeree – parte 2: requisiti tecnici e operativi per ambulanze aeree", la conformità alla norma.

Per tutti gli apparati medicali, con utilizzo previsto in volo, prima dell'inizio del servizio, devono:

- essere state effettuate le prove di compatibilità elettromagnetica,
- essere stati predisposti i fissaggi al Kit EMS di cabina con dispositivi di ritegno approvati secondo

normativa vigente.

Nel seguito del presente articolo, sono specificati i beni a carico dell'aggiudicataria e quelli a carico di AREUS.

La Ditta Aggiudicataria fornirà la dotazione sanitaria, ove non prevista a carico di AREUS da installare a bordo degli elicotteri assicurandone la manutenzione e l'effettuazione dei controlli periodici previsti. La Ditta Aggiudicataria dovrà provvedere alle riparazioni ed alle eventuali sostituzioni delle dotazioni sanitarie fornite, inclusi tutti gli accessori in caso di malfunzionamenti o rotture accidentali, provvedendo, se necessario, anche alla fornitura di apparecchiature sostitutive con uguali caratteristiche.

Altre dotazioni elettromedicali e biomedicali sono a carico di AREUS, inclusi i relativi oneri manutentivi e di fornitura di apparecchiature sostitutive già a carico di AREUS.

La Ditta Aggiudicataria dovrà garantire, per tutti i beni a proprio carico, la possibilità di uso a bordo delle dotazioni sanitarie ottenendo, prima dell'attivazione del servizio, le necessarie approvazioni ENAC delle configurazioni sanitarie comprensive di elettromedicali e relativi supporti di fissaggio a bordo, anche ai fini della verifica degli aspetti di compatibilità elettromagnetica.

In caso di mancata approvazione da parte di ENAC di uno o più apparati, a carico della Ditta Aggiudicataria dovrà indicare alla AREUS gli apparati alternativi aventi caratteristiche sanitarie equivalenti o superiori che rispettino i requisiti di compatibilità elettromagnetica richiesti ai fini dell'approvazione ENAC per la successiva installazione a bordo; la ditta aggiudicataria, provvederà immediatamente all'eventuale sostituzione.

La AREUS si riserva in periodo di durata contrattuale, di fornire dispositivi e/o elettromedicali ulteriori o diversi rispetto a quelli già installati; in tal caso, la Ditta Aggiudicataria dovrà adoperarsi per l'approvazione da parte di ENAC per la collocazione e l'uso a bordo. In questi casi la Ditta Aggiudicataria dovrà curare l'installazione a bordo di tali apparecchiature mediante opportuni sistemi di fissaggio, con modalità approvata dall'ENAC. Tali sostituzioni dovranno essere comunicate per iscritto dalla AREUS alla Ditta Aggiudicataria, con un anticipo di almeno 6 (sei) mesi, per consentire l'espletamento della procedura di approvazione ENAC; tali eventi sono previsti senza oneri aggiuntivi (e di tale alea contrattuale i potenziali offerenti dovranno tener conto nel formulare la propria offerta).

Vengono di seguito elencate le tipologie di apparecchiature medicali che saranno fornite, parte dalla Ditta Aggiudicataria e parte da AREUS per l'attività di soccorso e che, secondo procedure condivise, verranno utilizzate a bordo di ciascun elicottero; i beni a carico di AREUS recano nella descrizione la relativa sigla; gli altri sono a carico dell'aggiudicataria.

Materiali sempre presenti a bordo di ciascun elicottero

- n. 1 barella aeronautica omologata per il trasporto dei pazienti, dotata di schienale sollevabile sino a 45°, più posizioni con blocchi di fissaggio, parte dell'allestimento HEMS approvato;
- n. 1 tavola spinale adulti completa, radiotrasparente, con possibilità di ripiegarla su se stessa per lo stoccaggio e il trasporto.
- n. 1 tavola spinale pediatrica completa, totalmente radiotrasparente.
- n. 1 ventilatore automatico, elettronico, volumetrico per ventilazione di adulto e bambino, con possibilità di regolazione della frequenza respiratoria, volume corrente, rapporto inspirio/espriro, percentuale di ossigeno, limiti di pressione delle vie aeree, pressione di fine espirazione; con modalità di ventilazione a supporto di pressione e sistema di rilevazione ETCO2, con possibilità di utilizzare sia circuiti mono uso che riutilizzabili - **AREUS**;
- n. 1 monitor ECG defibrillatore con pulsosimetria, pacing esterno, pressione arteriosa invasiva e non invasiva, sistema di trasmissione ECG interpretativo diagnostico a 12 derivazioni, capnometria, stampante 100 mm. Possibilità di alimentazione a batteria e/o fonte esterna. Con custodia di protezione e trasporto - **AREUS**;
- n. 1 monitor pluriparametrico a batteria, portatile di dimensioni e peso contenuti con pulsosimetria, pressione arteriosa non invasiva, traccia ECG. Con custodia di protezione trasporto - **AREUS**;
- n. 1 defibrillatore semiautomatico a batteria con possibilità di visualizzazione della traccia ECG sulle

derivazioni principali con custodia di protezione e trasporto - **AREUS**.

- n. 1 pulsiossimetro portatile con display luminoso, a batteria, di volume e peso ridotto con custodia di protezione, con misurazione anche in caso di bassa frequenza, vasto range di esercizio in rapporto alla temperatura esterna, adatto all'utilizzo con sensori pediatrici. Possibilità di misurazione non invasiva della CO - **AREUS**.
- n. 1 termometro timpanico con ampio range di misurazione della temperatura compatibile con situazioni di ipotermia grave - **AREUS**.
- n. 1 pompa - siringhe di infusione elettroniche di facile uso, a batteria, con regolazione della pressione di occlusione e possibilità di programmazione - **AREUS**.
- n. 1 aspiratore portatile di dimensioni contenute con sacchetti di raccolta monouso, funzionamento a batteria, portata di aspirazione regolabile (valore massimo non inferiore a 30 l/min), manometro di controllo, completo di idoneo sistema di trasporto - **AREUS**.
- n. 1 dispositivo estricatore di sicurezza (KED: Kendrick Extrication Device) adulti, totalmente radiotrasparente - **AREUS**;
- n. 1 dispositivo estricatore di sicurezza (KED: Kendrick Extrication Device) pediatrico, totalmente radiotrasparente - **AREUS**;
- n. 1 set di steccobende a depressione completo di pompa, 100% radiotrasparenti, adatte anche per uso pediatrico - **AREUS**.
- n. 1 set di steccobende rigide - **AREUS**;
- n. 1 set di collari anatomici cervicali semirigidi adulti e pediatrici - **AREUS**;
- n. 3 zaini (n. 2 adulti e n. 1 pediatrico) di soccorso verricellabili e muniti di ancoraggio superiore, realizzati in tessuto antistrappo, dotati di strisce rifrangenti ad alta visibilità e di borse porta materiali interne, per il contenimento di materiale di rianimazione, farmaci e materiale di medicazione con strumentario chirurgico;
- n. 1 frigorifero/riscaldatore da trasporto di peso e dimensioni contenute con possibilità di alimentazione a batteria e/o da fonte esterna, visualizzazione su display esterno della temperatura e modalità di impostazione della temperatura desiderata. Capacità non inferiore ai 7 litri.
- n. 2 borse termiche per infusioni di dimensioni contenute adatti anche al trasporto. Capacità non inferiore ai due litri.
- n. 1 set da scasso custodito in borsa rossa antistrappo impermeabile CONTIENE: ascia, tranciabulloni, palanchino, cavo di traino, fumogeni rossi, torce antivento cm 40 (se aerotrasportabili), guanti antitaglio, guanti antiacido, coperta antifuoco, lampada fluorescente 12 Volts 8 W

Materiali presenti in ciascuna base operativa:

- n. 1 barella verricellabile (seconda barella), completa di kit;
- n. 1 incubatrice neonatale - **AREUS**;
- n. 1 pompa - siringhe di infusione elettroniche di facile uso, a batteria, con regolazione della pressione di occlusione e possibilità di programmazione - **AREUS**.
- n. 1 pompa di infusione peristaltica di facile uso, a batteria, con possibilità di programmazione - **AREUS**
- n. 1 materassini a depressione total - body, realizzato in tessuto ad alta resistenza, con telo protettivo, 100% radiotrasparente, completo di pompa e borsa da trasporto - **AREUS**;
- n. 2 sacchi per recupero barella mediante verricello, certificati per tale uso e completi di sistema di sospensione e collegamento al gancio del verricello.
- n. 2 imbragature di salvataggio, idonee al recupero di persone, anche in acqua, tramite verricello

Al termine della vigenza contrattuale, tutti i materiali suindicati che deve fornire l'aggiudicataria (fra i quali si ricomprende la prima fornitura di divise complete per il personale sanitario di cui all'art. 1) entreranno nella proprietà e disponibilità della AREUS.

L'approvvigionamento dei presidi e dei farmaci (incluse le bombole di ossigeno compatibili con le presa ad innesto rapido dell'impianto aeronautico) sarà a carico della AREUS. Il controllo della perfetta dotazione degli stessi e il loro razionale e documentato utilizzo ai fini del servizio è a carico del personale sanitario.

8.7. VETUSTÀ DEGLI ELICOTTERI

Il servizio dovrà essere svolto a mezzo di elicotteri in configurazione HEMS, HAA e HSR, con anno di rilascio del primo Certificato di Navigabilità (C.N.) non anteriore a 3 (tre) anni alla data di scadenza del termine per la presentazione delle offerte per la gara. Il S.N. (serial number) dell'elicottero cui si riferiscono le marche di nazionalità e di immatricolazione riportate nel C.N. dovranno riferirsi, parimenti, ad un aeromobile costruito non anteriormente a 3 (tre) anni rispetto alla data di scadenza del termine per la presentazione delle offerte per la gara. Per gli eventuali elicotteri proposti per il servizio "nuovi di costruzione" ma non ancora immatricolati, il concorrente dovrà allegare la dichiarazione in originale del costruttore che attesti, rispetto al S.N. dell'elicottero proposto, il modello di elicottero (tipo, variante) nonché l'impegno per la consegna al solo concorrente medesimo, identificato per ragione sociale e Partita IVA/Codice Fiscale, allegando il FORM 52 EASA.

La sostituzione permanente di uno o più elicotteri titolari, previa accettazione della AREUS, potrà avvenire esclusivamente con elicotteri dello stesso tipo e variante, o variante migliorativa. Gli elicotteri proposti in sostituzione devono avere la stessa vetustà, o vetustà migliorativa, dell'elicottero sostituito.

Per la sostituzione temporanea, qualora per motivi eccezionali si rendesse necessario impiegare un elicottero sostitutivo di età superiore o di tipo e variante peggiorativa dell'elicottero titolare, ove accettato dalla AREUS, questo non potrà essere impiegato per un arco di tempo superiore a 120 (centoventi) giorni complessivi sulle tre basi nell'arco dell'anno. In questo caso, l'importo del fisso giornaliero verrà ridotto nella misura del 30% (trenta per cento) mentre l'importo ora di volo verrà ridotto nella misura del 15% (quindici per cento).

L'importo orario della quota dei costi fissi è determinata convenzionalmente in un dodicesimo della quota giornaliera dei costi fissi per le Basi con orario di servizio corrispondenti alle effemeridi e in un ventiquattresimo della quota giornaliera dei costi fissi per la Base con orario di servizio H24. Le frazioni di ora si arrotondano sempre all'intero superiore.

La AREUS verificherà la rispondenza dell'elicottero sostitutivo a quanto previsto dal Capitolato.

8.8. DIRITTO DI SOSTITUZIONE DELL'ELICOTTERO

La Ditta Aggiudicataria è tenuta, nel periodo intercorrente fra l'aggiudicazione dell'appalto e l'inizio del servizio, all'aggiornamento per sostituzione dell'elicottero proposto in caso di introduzione di normative nazionali o internazionali, emesse successivamente all'aggiudicazione, che li rendono non più conformi. L'elicottero dovrà essere sostituito con altro le cui caratteristiche tecniche siano almeno pari a quello sostituito. La configurazione e la dotazione di accessori non potranno essere inferiori a quelle di aggiudicazione. Nessuna sostituzione potrà essere eseguita per decisione unilaterale della Ditta Aggiudicataria.

8.9. SANIFICAZIONE AEROMOBILE

La Ditta Aggiudicataria deve predisporre, in coordinamento con il personale sanitario, le procedure attinenti gli interventi correlati alla sanificazione dell'aeromobile. La Ditta Aggiudicataria e la AREUS renderanno operativo il protocollo congiuntamente predisposto per la pulizia e la sanificazione dei vani sanitari degli elicotteri, compreso lo smaltimento dei rifiuti, inclusi quelli ospedalieri (con la ripartizione degli oneri di smaltimento precedentemente specificata, mentre i costi di pulizia e sanificazione sono totalmente a carico dell'aggiudicataria).

8.10. MANUTENZIONE DEGLI ELICOTTERI

Il servizio oggetto del presente appalto comprende anche le operazioni di manutenzione programmata (ordinaria e straordinaria), degli aeromobili e delle relative attrezzature, dotazioni, equipaggiamenti e materiali, da effettuarsi durante i periodi di non operatività ed eventualmente durante i periodi di fermo tecnico degli elicotteri.

Le operazioni saranno condotte nel rispetto dei programmi di manutenzione approvati dall'ENAC o dall'autorità aeronautica competente. Esse dovranno essere gestite dalla Ditta Aggiudicataria stessa, se questa possiede i requisiti certificativi necessari, ovvero da ditta esterna approvata e rispondente alle prescrizioni, con la quale sia stato stipulato un contratto di manutenzione, che opererà presso le Basi Operative HEMS.

La Ditta Aggiudicataria deve predisporre, con congruo anticipo, un programma tale da garantire un intervallo razionale tra le varie scadenze per gli interventi di "base maintenance" e "line maintenance".

Non è ammessa la contemporanea manutenzione programmata sugli elicotteri delle tre Basi HEMS. Per l'elicottero con operatività HJ della base di Cagliari e della base di Alghero, le attività di manutenzione sono svolte al di fuori dell'orario di operatività.

Per l'elicottero con operatività h24 della base di Olbia, sono previste due ore giornaliere di franchigia, non cumulabili, durante le quali non è richiesta la sostituzione del mezzo.

I periodi di mancato servizio non danno, in ogni caso, diritto al pagamento della quota dei costi fissi. L'importo orario della quota dei costi fissi è determinata convenzionalmente in un dodicesimo della quota giornaliera dei costi fissi per le Basi con orario di servizio corrispondenti alle effemeridi e in un ventiquattresimo della quota giornaliera dei costi fissi per la Base con orario di servizio H24. Le frazioni di ora si arrotondano sempre all'intero superiore.

Gli interventi di manutenzione programmata che richiedono un "fermo tecnico" devono essere segnalati per iscritto dalla Ditta Aggiudicataria alla AREUS e alla Centrale operativa di riferimento almeno 48 (quarantotto) ore prima della loro effettuazione e contestualmente dovrà essere indicata la marca di immatricolazione dell'elicottero che effettuerà il servizio in sostituzione. Tale elicottero dovrà avere caratteristiche operative, capienza, prestazioni, abilitazioni, equipaggiamenti e installazioni uguali o superiori a quelli previsti in sede di gara. Come per la sostituzione temporanea, qualora per motivi eccezionali si rendesse necessario impiegare un elicottero sostitutivo "peggiorativo" dell'elicottero titolare, accettato da AREUS, l'importo del fisso giornaliero verrà ridotto nella misura del 30% (trenta per cento) mentre l'importo ora di volo verrà ridotto nella misura del 15% (quindici per cento).

Qualora la Ditta Aggiudicataria non rendesse disponibile l'elicottero sostitutivo, oltre che la totale riduzione dell'importo del fisso giornaliero, verrà applicata una penale pari al 5% (cinque per cento) di tale valore.

Ogni sostituzione dell'elicottero ed i fermi tecnici devono essere giustificati da relazioni tecniche e dal rapporto di lavoro. Rimane a carico dell'impresa aggiudicataria ogni responsabilità civile e penale derivante dalla sospensione ingiustificata del servizio.

La AREUS verificherà la rispondenza dell'elicottero sostitutivo a quanto previsto dal Capitolato, e potrà richiedere in qualunque momento di visionare il registro e il programma di manutenzione degli aeromobili, come ogni altro documento di pertinenza del servizio di elisoccorso, e di acquisirne copia. Il piano di manutenzione di ogni aeromobile andrà incluso nella documentazione di gara a pena di esclusione. Tale piano è redatto sulla base di un programma di manutenzione programmata su base annuale che terrà conto delle esigenze combinate dei 3 elicotteri, preparato su una previsione delle ore previste di volo.

8.10.1. ELICOTTERI SOSTITUTIVI PER MANUTENZIONE NON PROGRAMMATA, AVARIA O INCIDENTE

Manutenzione non programmata, avaria o incidente elicottero Base diurna (Hj)

- a. non sono previsti "fermi macchina" per le ispezioni giornaliere e per gli interventi di manutenzione d'ispezione di livello immediatamente superiore;
- b. se l'avaria, l'incidente o l'intervento di manutenzione non programmata comportano un fermo macchina continuativo superiore alle 6 (sei) ore, l'elicottero deve essere sostituito da altro mezzo avente tipologia, capienza, prestazioni, abilitazioni, equipaggiamenti e installazioni uguali o superiori a quelli previsti dal Capitolato: in questo caso saranno corrisposte le corrispondenti tariffe previste dal contratto vigente. L'elicottero sostitutivo dovrà essere disponibile presso la base entro 24 h naturali e consecutive dal momento della comunicazione di identificazione dell'avaria/incidente ove l'ora di rilevamento dovrà essere espressamente indicata nella comunicazione di "fermo tecnico" da

inviarsi tempestivamente in pari data salvo che nel frattempo non sia rientrato in servizio l'elicottero titolare;

- c. qualora per motivi eccezionali si rendesse necessario impiegare un elicottero sostitutivo di età superiore o di tipo e variante diverse da quanto richiesto dal presente Capitolato, questo non potrà essere impiegato per un arco di tempo superiore a 120 (centoventi) giorni complessivi per le due basi nell'arco dell'anno. In questo caso l'importo del fisso giornaliero verrà ridotto nella misura del 30% (trenta per cento) mentre l'importo ora di volo verrà ridotto nella misura del 15% (quindici per cento).
- d. qualora la Ditta Aggiudicataria non rendesse disponibile l'elicottero sostitutivo, non sarà corrisposto alcun importo fisso giornaliero fino al rientro in esercizio dell'elicottero soggetto a fermo; verrà altresì applicata una penale pari al 5% (cinque per cento) di tale valore sino al termine sopra indicato.

Manutenzione non programmata, avaria o incidente elicottero Base diurna e notturna (H24)

- a. sono previste due ore giornaliere di "fermi macchina" per le ispezioni giornaliere e per gli interventi di manutenzione d'ispezione di livello immediatamente superiore;
- b. se l'avaria, l'incidente o l'intervento di manutenzione non programmata comportano un fermo macchina continuativo superiore alle 6 (sei) ore, l'elicottero deve essere sostituito da altro mezzo avente tipologia, capienza, prestazioni, abilitazioni, equipaggiamenti e installazioni uguali o superiori a quelli previsti dal Capitolato: in questo caso saranno corrisposte le corrispondenti tariffe previste dal contratto vigente. L'elicottero sostitutivo dovrà essere disponibile presso la base entro 24 ore dalla identificazione dell'avaria / incidente, ove l'ora di rilevamento dovrà essere espressamente indicata nella comunicazione di "fermo tecnico" da inviarsi tempestivamente in pari data, salvo che - nel frattempo - l'elicottero titolare possa rientrare in servizio. In quest'ultimo caso, la Ditta Aggiudicataria dovrà provvedere a garantire il servizio notturno fino alla sostituzione/ripristino del mezzo in avaria, attivando la base di Cagliari o Alghero, ovvero spostando (con oneri a proprio carico) uno dei due elicotteri in servizio presso tali basi HJ presso la base di Olbia, con successivo ri-trasferimento dell'elicottero presso la base di competenza all'inizio dell'attività diurna. La AREUS assicura la disponibilità del personale per la operatività notturna della base;
- c. qualora per motivi eccezionali si rendesse necessario impiegare un elicottero sostitutivo di età superiore o di tipo e variante diverse da quanto richiesto dal presente Capitolato, questo non potrà essere impiegato per un arco di tempo superiore a 60 (sessanta) giorni complessivi nell'arco dell'anno. In questo caso l'importo del fisso giornaliero verrà ridotto nella misura del 30 (trenta per cento) mentre l'importo ora di volo verrà ridotto nella misura del 15% (quindici per cento);
- d. qualora la Ditta Aggiudicataria non rendesse disponibile l'elicottero sostitutivo, non sarà corrisposto alcun importo fisso giornaliero, fino al rientro in esercizio dell'elicottero soggetto a fermo; verrà altresì applicata una penale pari al 5% (cinque per cento) di tale valore fino al termine sopra indicato.

La sostituzione oltre i termini previsti comporta la riduzione dell'importo del fisso giornaliero nella misura delle ore di mancata presenza dell'elicottero sostitutivo, oltre che l'applicazione di una penale pari al 10% (dieci per cento) di tale valore.

Per quanto sopra, l'importo orario della quota dei costi fissi è determinata convenzionalmente in un dodicesimo della quota giornaliera dei costi fissi per le Basi con orario di servizio corrispondenti alle effemeridi e in un ventiquattresimo della quota giornaliera dei costi fissi per la Base con orario di servizio H24. Le frazioni di ora si arrotondano sempre all'intero superiore.

Rimane a carico dell'impresa aggiudicataria ogni responsabilità civile e penale derivante dalla sospensione ingiustificata del servizio.

Nel periodo di indisponibilità di un elicottero, in special modo quello in servizio anche notturno, e fino al ripristino del servizio per avvenuta sostituzione, la continuità del servizio sull'intero territorio regionale, dovrà essere assicurata dall'elicottero di stanza presso altra Base Operativa. La disponibilità di tale elicottero non esime la Ditta Aggiudicataria dal predisporre la sostituzione dell'aeromobile in "fuori servizio", né dal pagamento delle previste penali.

8.11. PROCEDURA DI COMUNICAZIONE DEL FUORI SERVIZIO

I Piloti Comandanti hanno l'obbligo di segnalare lo stato di "fuori servizio" dell'elicottero e/o degli elicotteri, ogni qualvolta si verifichi che esistono condizioni o situazioni che non ne consentono l'impiego, in sicurezza, per lo svolgimento della normale attività di volo. Considerato che lo stato di operatività ha notevole rilevanza nella determinazione dei compensi da attribuire alla Ditta Aggiudicataria, i Piloti Comandanti hanno l'obbligo di:

- 1) aggiornare "tempestivamente" le mutate condizioni che rendono l'elicottero e/o gli elicotteri operativo/i, non operativo/i o operativo/i con limitazioni;
- 2) segnalare immediatamente alla AREUS ed alla Centrale Operativa competente la variazione dello stato di operatività di "Fuori servizio" o "Limitazione d'impiego".

L'infermiere di turno nella Centrale Operativa competente registra nell'applicativo reso disponibile gli orari in cui sono dichiarate le variazioni di inizio e di fine dello stato di operatività. Le comunicazioni dei Piloti Comandanti devono essere motivate dalla causa/e che hanno generato la/e variazione/i dello stato di operatività attivando le procedure riportate:

- FSOP – Fuori servizio operativo: telefonata seguita da mail/PEC;
- FSME - Fuori servizio meteo: telefonata seguita da mail/PEC;
- FSTE - Fuori servizio tecnico: telefonata seguita da mail/PEC con modulo di rilevamento avaria e/o modulo di intervento manutentivo;
- FSOR – Fuori servizio organizzativo: telefonata seguita da mail/PEC.

8.12. ATTREZZATURE, RICAMBI E MATERIALI DI SUPPORTO AGLI ELICOTTERI

La Ditta Aggiudicataria si impegna a garantire, presso ciascuna Base Operativa HEMS, tutti i componenti necessari per fronteggiare le esigenze di manutenzione programmata. Le attrezzature, gli equipaggiamenti ed i ricambi, quando necessari, per adempiere le operazioni di manutenzione programmata degli aeromobili dovranno essere:

- a) conformi a quanto riportato nel M.O.E. e/o M.M.E. (C.A.M.E.) approvati ENAC per la Base Operativa HEMS;
- b) disponibili su ogni Base, per garantire l'effettuazione del livello di manutenzione approvato dall'ENAC - Direzione Operazioni competente, come riportate nella LOA della Base.

La Ditta Aggiudicataria deve garantire una gestione efficiente del magazzino che deve essere organizzato per aree separate che di seguito si indicano a titolo esemplificativo ma non esaustivo:

- stoccaggio materiale aeronautico efficiente;
- stoccaggio materiale aeronautico inefficiente;
- stoccaggio materiale infiammabile;
- ambienti idonei (temperatura, umidità, stoccaggio del materiale conforme alle indicazioni del costruttore).

Inoltre la Ditta Aggiudicataria deve garantire:

- la fornitura di un sistema di gestione dell'inventario di magazzino (controllo scadenze di immagazzinamento, semplicità di utilizzazione, ecc.);
- la presenza di tutto l'equipaggiamento necessario all'esecuzione della manutenzione di linea prevista dal programma di manutenzione.

Tutte le attività di gestione dell'aeronavigabilità devono essere svolte secondo i requisiti della Parte M del regolamento europeo (EC) 1321/2014 Annesso I; tutte le attività di manutenzione devono essere effettuate in accordo ai requisiti della Parte 145 del regolamento europeo (EC) 1321/2014 Annesso II.

La Ditta Aggiudicataria è obbligata all'utilizzo di un sistema informatico per la registrazione e l'analisi delle avarie ripetitive occorse agli elicotteri di contratto al fine di modulare gli interventi di manutenzione e la disponibilità di ricambi presso le Basi Operative.

Tutti gli equipaggiamenti, dotazioni aeronautiche, impianti aeronautici, ecc., installati a bordo devono essere gestiti nei termini previsti della "Lista degli Equipaggiamenti Minimi" (M.E.L.) approvata dall'Autorità Aeronautica.

9. PERSONALE

Sono membri di equipaggio di missione la componente di condotta aeronautica e la componente sanitaria, eventualmente integrata nelle modalità previste in considerazione della tipologia di intervento, mentre si considerano passeggeri i terzi trasportati non operativi (pazienti). La suddivisione tra passeggeri e membri di equipaggio di missione è conforme a quella contenuta nel Regolamento UE 965/2012 e s.m.i..

L'equipaggio di missione è costituito dal Personale di condotta aeronautico (Pilota in comando e - per la base H24 e, in caso dell'esercizio di opzione di estensione, per la base di Cagliari - Copilota, ove la funzione quest'ultimo è compatibile e cumulabile con il ruolo, richiesto, di membro di equipaggio HEMS e di tecnico operatore al verricello) e dal Personale sanitario (medico e infermiere). Per le specificità di missione con previsione dell'uso del verricello/sbarco dall'hovering, per la sicurezza del Personale sanitario in ambiente ostile, si aggiunge il tecnico di elisoccorso dell'ente erogante il soccorso in ambiente impervio.

Ai componenti del Personale di condotta aeronautico si applicano i limiti di cui Regolamento ENAC "Regolamento sull'impiego, sui limiti dei tempi di volo e di servizio e requisiti di riposo per il pilota 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", previsti fino ad un massimo di 13 ore con un massimo di 12 ore di operatività.

È individuato un Pilota in comando referente di ciascuna base HEMS, tra i piloti inseriti nella lista di quelli in possesso dei requisiti minimi, quale punto di contatto afferente alle occorrenze operative della base, accettato dall'amministrazione appaltante o da questa scelto nella rosa dei nominativi proposti. L'Amministrazione ha facoltà di richiederne la sostituzione, in presenza di comprovati motivi.

Per ogni elicottero deve essere presente sulla base operativa la figura di un tecnico di manutenzione conforme ai requisiti riportati successivamente.

Il Personale sanitario è costituito da un Medico e da un Infermiere, ai quali potrà essere eventualmente affiancato un'ulteriore unità di personale, su richiesta del Medico, in relazione alla tipologia dell'intervento, compatibilmente con le esigenze di limitazioni di peso e previa autorizzazione del Pilota in comando.

9.1. OSSERVANZA CONDIZIONI NORMATIVE DEI CONTRATTI CC.NN.LL.

La Ditta Aggiudicataria, applica al personale impiegato in appalto le norme dei CC.NN.LL. e degli accordi locali integrativi vigenti per i dipendenti delle Ditte prestatrici dei servizi oggetto della presente gara; detta disposizione si applica anche ai subappaltatori e ai dipendenti delle Ditte prestatrici dei servizi oggetto della presente gara. I suddetti obblighi vincolano la Ditta Aggiudicataria, e le altre imprese indicate nel precedente periodo, anche se non siano aderenti alle associazioni stipulanti o recedano da esse ed indipendentemente dalla natura, struttura e dimensioni dell'impresa stessa e da ogni altra sua qualificazione giuridica, economica o sindacale.

I CC.NN.LL. vanno applicati anche ai dipendenti di Ditte non nazionali, integralmente per la parte normativa e per la parte economica salvo condizioni di miglior favore.

La Ditta Aggiudicataria è responsabile in rapporto alla S.A. dell'osservanza delle norme di cui al presente articolo da parte degli eventuali subappaltatori, opportunamente autorizzati in attuazione della legislazione vigente, nei confronti dei rispettivi loro dipendenti anche nei casi in cui il contratto collettivo non disciplini l'ipotesi di subappalto.

Qualora risulti che la Ditta Aggiudicataria non abbia ottemperato, anche parzialmente, agli obblighi di cui al presente articolo, inadempienza accertata dalla stessa committente o dall'Ispettorato del Lavoro o da altro Organo o soggetto abilitato alla funzione accertativa, la AREUS ha facoltà, unilaterale ed insindacabile, di operare una trattenuta mensile a titolo cautelativo sui corrispettivi della medesima Ditta Aggiudicataria sino alla concorrenza del 20% del canone mensile e ciò sino a quando non si sarà verificata e accertata l'avvenuta regolarizzazione. Per le detrazioni e sospensioni di cui sopra, la Ditta Aggiudicataria non potrà opporre eccezioni alla AREUS né avrà titolo al risarcimento dei danni.

9.2. ELENCHI NOMINATIVI DEL PERSONALE DI CONDOTTA

La Ditta Aggiudicataria deve fornire il personale di Condotta degli elicotteri ed il personale tecnico

necessari ad assicurare l'operatività degli elicotteri stessi secondo quanto previsto dagli orari di servizio delle singole Basi e dalle procedure e modo d'impiego, nel pieno rispetto dei limiti di tempo di volo e di servizio del personale di condotta e di missione di cui al Regolamento ENAC.

La Ditta Aggiudicataria dovrà impegnarsi, a richiesta della AREUS o di propria iniziativa, alla sostituzione di coloro che abbiano determinato il verificarsi di gravi e documentati motivi d'incompatibilità con le finalità operative del servizio o con il decoro dell'Istituzione.

Il personale che la Ditta Aggiudicataria vorrà dedicare al servizio d'elisoccorso oggetto della presente gara dovrà essere nominalmente individuato, tramite la presentazione dei "curriculum vitae" del personale proposto, già in sede di presentazione dell'offerta.

Detto personale dovrà possedere titoli, capacità fisiche, psicofisiche e professionali idonee all'espletamento del servizio medesimo.

Il "pool titolare" presentato in sede d'offerta deve risultare almeno di:

1. di n. 5 Piloti Comandanti e n. 5 Copiloti per la Base HEMS con attività H24;
di n. 2 Piloti Comandanti e n. 2 Membri di equipaggio Hems (qualificazione compatibile e cumulabile con "Tecnico operatore al verricello", come specificato al successivo art. 9.8) per ciascuna delle Basi HEMS con attività HJ;

1. di n. 4 Tecnici di Manutenzione per la Base HEMS con attività H24;

2. di n. 2 Tecnici di Manutenzione per ciascuna delle Basi HEMS con attività HJ.

La ditta, in sede di offerta, dovrà proporre le figure professionali sopraindicate in numero adeguato e coerente alla turnazione prevista dallo Schema di Impiego presentato in gara e comunque non inferiore al numero minimo, per ciascuna Base, precedentemente indicato.

In aggiunta ai precedenti nominativi, la Ditta Aggiudicataria dovrà presentare in gara l'elenco nominativo, tramite la presentazione dei "curriculum vitae", del personale aggiuntivo che intende utilizzare per eventuali sostituzioni.

Il personale previsto per le sostituzioni non dovrà superare numericamente quanto previsto per il personale del "pool titolare".

Durante il periodo di esecuzione contrattuale, la Ditta Aggiudicataria potrà variare la composizione nominativa ed il numero dei componenti del pool titolare e sostitutivo, con personale avente almeno le medesime caratteristiche previste dal presente Capitolato, previa comunicazione alla AREUS e conseguente approvazione ferma restando l'applicazione delle penali previste.

9.3. SOSTITUIBILITÀ DELL'EQUIPAGGIO DI CONDOTTA

Per quanto sopra previsto la Ditta Aggiudicataria è tenuta a rendere costantemente disponibili equipaggi di Condotta aventi requisiti professionali, esperienza e competenze operative almeno pari a quelli presentati in offerta.

Requisito per la partecipazione alla gara è la predisposizione di un piano per la sostituzione del personale in funzione di eventi quali malattie, problemi logistici o, comunque, afferenti la sfera organizzativa del personale. Il "curriculum vitae" del personale di sostituzione o in aggiunta, comunque in organigramma, quando necessita dovrà essere comunicato alla AREUS. Qualora, per malattia o altri giustificati motivi, si rendesse necessario sostituire in tutto o in parte l'equipaggio di Condotta, ciò dovrà essere fatto senza pregiudicare il corretto svolgimento del servizio e la sicurezza dello stesso.

Non sono ammesse a nessun titolo interruzioni dell'orario di servizio per indisponibilità del personale della Ditta Aggiudicataria. L'astensione dal lavoro, parziale o totale, in caso di sciopero deve essere attuata, trattandosi di un servizio pubblico essenziale, nel rispetto di quanto previsto dalla Legge 146/90 e s.m.i. nonché del codice di autoregolamentazione del diritto di sciopero approvato dalla Commissione di Garanzia (Deliberazione n. 170/2002), previa comunicazione alla AREUS delle Basi che assicurano il servizio su scala nazionale; vanno comunque garantiti i servizi di emergenza.

In caso di malore improvviso del personale della Ditta Aggiudicataria, la stessa darà immediata comunicazione alla Centrale Operativa competente ed alla AREUS. La Ditta Aggiudicataria ha inoltre

l'obbligo di sostituire detto personale con altro con qualifiche professionali uguali o superiori. Gli oneri relativi alla sostituzione del personale sono ad esclusivo carico della Ditta Aggiudicataria. I periodi di mancato servizio non danno comunque diritto al pagamento della quota dei costi fissi. L'importo orario della quota dei costi fissi viene determinato convenzionalmente in un dodicesimo della quota giornaliera dei costi fissi per l'elicottero di Base a Cagliari e Alghero ed in un ventiquattresimo della quota giornaliera dei costi fissi per l'elicottero di Base a Olbia. Le frazioni di ora si arrotondano sempre all'intero superiore.

9.4. 9.4. REQUISITI TECNICO-PROFESSIONALI MINIMI DEL PERSONALE DI CONDOTTA

A) Equipaggio di Condotta e componente di equipaggio HEMS

La Ditta Aggiudicataria dovrà svolgere il servizio impiegando personale qualificato, avente le caratteristiche ed i requisiti professionali conformi alla normativa nazionale sulla composizione degli equipaggi, con particolare riferimento a:

- Regolamento EU 965/2012 parte ORO.FC.105 e s.m.i.;
- Regolamento EU 965/2012 parte SpA.HEMS.130 e SpA.HHO.130 e s.m.i.;
- D.D. 41/6821/M.3E del 8/11/1994 del Ministero Dei Trasporti E Della Navigazione - Direzione Generale Aviazione Civile - Servizio Navigazione Aerea, ove applicabile e non in contrasto con Regolamento (Ue) 965/2012
- Regolamento ENAC "Regole dell'Aria Italia" - Edizione 3 del 22 dicembre 2016

All'atto della gara, il concorrente deve fornire la documentazione o la relativa copia che attesti per i piloti il possesso dei seguenti requisiti:

1. Pilota comandante

Licenza: ATPL(H) in corso di validità

Abilitazioni in corso di validità:

- Sul tipo di elicottero di impiego con esperienza di almeno 50 ore, ridotte a 25 se già in possesso di una esperienza di attività di almeno 500 ore con elicotteri plurimotori.
- al volo strumentale (IR) sul tipo di aeromobile previsto per il servizio
- al Volo in montagna secondo il DM 467T/92 per i titolari di Licenza rilasciata da Enac, o titolo equivalente per i piloti stranieri purché accompagnato da attestazione rilasciata dall'Autorità Aeronautica competente per la relativa licenza.

Esperienza di volo:

Totale su elicottero non inferiore a 2000 ore, comprensive di:

- 500 ore di esperienza operativa in elicotteri maturata in un ambiente operativo simile a quello della Regione Sardegna
- 1 000 ore come copilota in operazioni HEMS delle quali 500 ore come pilota responsabile sotto supervisione e 100 ore come pilota responsabile/comandante di elicotteri, oppure 1 000 ore come pilota responsabile/comandante di aeromobili delle quali 500 ore come pilota responsabile/ comandante su elicotteri
- 25 ore di volo come pilota singolo sullo specifico tipo di elicotteri, approvato per voli in IFR a pilotaggio singolo, e aver completato durante i 90 giorni precedenti alla data di presentazione dell'offerta cinque voli in IFR come pilota singolo, inclusi tre avvicinamenti strumentali, effettuati su un elicottero approvato per tali fini o sullo stesso tipo di elicottero o un controllo durante un avvicinamento strumentale in IFR come pilota singolo sullo stesso tipo di elicottero, dispositivo di addestramento al volo o simulatore integrale di volo (FFS)
- 20 ore di VFR di notte come pilota responsabile/comandante
- Esperienza distinta per tipologia di impiego:
- 500 ore come pilota responsabile/comandante su elicotteri o 500 ore come copilota in HHO (delle quali 100 ore come pilota responsabile sotto supervisione e 200 ore di esperienza

operativa in elicotteri maturata in un ambiente operativo simile a quello della Regione Sardegna) e 50 cicli con verricello

- per i piloti che effettuano operazioni notturne, 20 ore di volo in VMC di notte come pilota responsabile/comandante

Rispondenza dei requisiti previsti per CRM – Crew Resource Management nei termini della normativa vigente. Relativa evidenza è data nella documentazione di presentazione del pilota.

Qualificazione di area in cui verrà effettuato il servizio (prima dell'inizio del servizio); Ottima conoscenza della lingua italiana, parlata e scritta

Prima dell'inizio del servizio dovrà essere resa la qualificazione di area in cui verrà effettuato il servizio;

2. Copilota

Licenza: CPLH in corso di validità

Abilitazioni in corso di validità:

- Sul tipo di elicottero di impiego con esperienza di almeno 25 ore
- Abilitazione al volo strumentale (IR) sul tipo di aeromobile previsto per il servizio

Esperienza di volo: Totale su elicottero non inferiore a 500 ore, comprensive di:

- 100 ore di pilota su elicotteri a turbina
- 20 ore nell'impiego notturno

Rispondenza dei requisiti previsti per CRM – Crew Resource Management nei termini della normativa vigente. Relativa evidenza è data nella documentazione di presentazione del pilota.

Ottima conoscenza della lingua italiana, parlata e scritta

Prima dell'inizio del servizio dovrà essere resa la qualificazione di area in cui verrà effettuato il servizio;

B) Tecnico Operatore di verricello

All'atto della gara, il concorrente deve fornire la documentazione o la relativa copia che attesti il possesso dei seguenti requisiti.

- Qualificazione in corso di validità, quale operatore al verricello, in accordo a programmi di addestramento approvati dall'Autorità Aeronautica competente;
- comprovata esperienza di almeno 50 (cinquanta) operazioni con l'utilizzo del verricello, reali o per addestramento, in ambiente montano, effettuate negli ultimi 3 (tre) anni;
- Qualificazione ed addestramento quale Membro di Equipaggio HEMS in accordo alle normative applicabili con particolare attenzione agli aspetti relativi alla "Crew Coordination", ove coincidente;
- Ottima conoscenza scritta e parlata della lingua italiana.

C) Personale di Assistenza a terra, Tecnico di Manutenzione (TM)

All'atto della gara, il concorrente deve fornire la documentazione o la relativa copia che attesti il possesso dei seguenti requisiti.

- Possesso della Licenza di Manutentore Aeronautico (L.M.A.) "CERTIFYING STAFF" CAT. B1.3 rilasciata ai sensi dell'Annesso 3 Part 66 al Regolamento CE 2042/2003, come modificato dal regolamento UE 1149/2011, con abilitazione sull'elicottero offerto. Tale titolo deve essere già conseguito al momento di impiego dello specifico elicottero in servizio;
- esperienza documentata in manutenzione aeronautica su elicotteri di almeno 5 anni;
- Documentata esperienza di missioni HEMS e familiarizzazione per le funzioni di Membro di equipaggio HEMS quando impiegato nel ruolo;
- Ottima conoscenza scritta e parlata della lingua italiana ed adeguata conoscenza della lingua dei manuali di manutenzione dell'elicottero, attestata dal Quality Manager della Ditta di Manutenzione EASA Part 145;
- Addestramento specifico sull'utilizzo del sistema HUMS.

9.5. COMPETENZE RICHIESTE

I requisiti tecnici e professionali che il personale di condotta e tecnico deve possedere sono indicati nel Regolamento EU 965/2012 e s.m.i. - SpA.HERS.130 Requisiti dell'equipaggio e SpA.HHO.130 Requisiti per l'equipaggio per HHO.

Tutto il personale della ditta aggiudicataria impiegato nell'esecuzione del Servizio di Elisoccorso, all'inizio del periodo di servizio programmato, e per tutta la durata dell'appalto, devono pertanto soddisfare i requisiti di attività recente in riferimento alla tipologia d'impiego, di elicottero ed al ruolo nella composizione di equipaggio secondo le discipline contenute nelle parti del Regolamento EU 965/2012 applicabili.

Particolare attenzione e cura viene richiesta alla Ditta Aggiudicataria, indicando i programmi e le modalità di attuazione, nell'effettuazione dell'addestramento iniziale e ricorrente finalizzato al CRM (Crew Resource Management) oltre che al corretto ed ottimale utilizzo da parte del personale di condotta dei seguenti sistemi ed equipaggiamenti di bordo: GPS, radioaltimetro, radar (meteorologico), radiolocalizzatore di emergenza ELT portatile e EGPWS.

9.6. TURNISTICA DEL PERSONALE DI CONDOTTA

La Ditta Aggiudicataria deve garantire che gli elicotteri ed il personale impiegati nel Servizio siano iscritti nel disciplinare dell'attività di volo concessa e deve impegnarsi a mantenere in servizio presso le Basi almeno uno o più equipaggi idonei all'impiego, abilitati al tipo di elicottero impiegato ed al servizio da svolgere, come previsto dalle norme vigenti.

Il Manuale delle Operazioni della Ditta Aggiudicataria dovrà riportare un dettagliato "Schema di Impiego" tale da garantire la turnazione regolare del proprio personale, in osservanza delle norme contrattuali vigenti per la categoria e per il tempo massimo di servizio e di volo.

Tale schema d'impiego è obbligatorio, ai fini dell'organizzazione dell'attività della Ditta Aggiudicataria, nel rispetto dei tempi massimi di servizio e di volo durante l'anno solare secondo quanto previsto dal pertinente regolamento ENAC.

Il tempo di servizio deve tener conto dell'orario di presentazione in Base per lo svolgimento delle operazioni necessarie alla preparazione del volo, che possono variare da Base a Base, a seconda dell'organizzazione localmente adottata dall'operatore. Ciò vale anche per l'orario di chiusura della Base che deve tener conto dello svolgimento di ogni operazione necessaria alla chiusura dell'attività volativa e/o della Base e per le operazioni di cambio turno in caso di alternarsi di equipaggi. Lo "Schema d'Impiego", dovrà essere approvato dall'ENAC prima dell'avvio del servizio, costituendo parte integrante del Manuale delle Operazioni della Ditta Aggiudicataria. A cadenza periodica anticipata non inferiore ad un mese, la Ditta Aggiudicataria è tenuta a comunicare alla AREUS l'articolazione mensile dei turni del personale delle Basi. Ogni sostituzione del personale, pur ammessa nell'ambito delle possibilità disciplinate dal presente Capitolato, deve essere contestualmente comunicata con anticipo, con idonei mezzi, alla AREUS e deve essere autorizzata.

9.7. MANTENIMENTO DELLE CAPACITÀ DEL PERSONALE DI CONDOTTA

La Ditta Aggiudicataria è tenuta a addestrare a proprie spese i Piloti e i Copiloti al fine di garantire un'approfondita conoscenza del territorio, delle zone di operazione e dei presidi ospedalieri della Regione Sardegna, anche secondo quanto indicato nel Regolamento EU 965/2012 e s.m.i. - SpA.HERS.130 Requisiti dell'equipaggio e SpA.HHO.130 Requisiti per l'equipaggio per HHO, lettere f).

Ogni Pilota, Copilota e Tecnico previsto in turnazione presso la Base di Olbia, dovrà effettuare almeno un volo notturno, che includa l'atterraggio in area idonea, ogni 60 (sessanta) giorni. Superato tale limite, dovrà effettuare una missione di addestramento con attività recente di volo notturno.

Per tutta la durata del contratto, il personale proposto e la Ditta Aggiudicataria dovranno essere esenti da

contestazioni in corso relative alla violazione e/o il mancato rispetto delle norme di volo.

9.8. COMPOSIZIONE DELL'EQUIPAGGIO DI CONDOTTA

La composizione dell'equipaggio di condotta è determinato nel Regolamento EU 965/2012 e s.m.i. - SpA.HERS.130 Requisiti dell'equipaggio e SpA.HHO.130 Requisiti per l'equipaggio per HHO, lettere e). Per l'espletamento dei servizi richiesti dal presente capitolato e ai fini delle competenze dei ruoli nell'esecuzione delle missioni di elisoccorso, il Concorrente Aggiudicatario deve avere il sottoelencato personale di servizio minimo richiesto per ogni elicottero proposto.

- equipaggio di condotta: Pilota Comandante e Copilota (base H24 in orario notturno);
- membro di equipaggio HERS: la funzione è compatibile con il ruolo di Copilota e di Tecnico operatore al verricello;
- Tecnico operatore al verricello: la funzione è compatibile con il ruolo di Membro di equipaggio HERS;

A) Personale minimo in servizio su ciascuna base in una Missione HERS/HAA/HSR:

Operazioni diurne

- n. 1 Pilota Comandante;
- n. 1 membro di equipaggio HERS (vedasi Tecnico Operatore di verricello);
- n. 1 Medico;
- n. 1 Infermiere;
- n. 1 Tecnico operatore al verricello, funzione compatibile con Membro di equipaggio HERS;

Operazioni notturne

- n. 1 Pilota Comandante;
- n. 1 Copilota;
- n. 1 membro di equipaggio HERS, se non coincidente con il ruolo di Copilota;
- n. 1 Medico;
- n. 1 Infermiere;

B) Personale minimo in servizio su ciascuna base in una Missione HSR:

In aggiunta al personale di cui al punto A) precedente, le operazioni HSR dovranno prevedere la presenza di un Tecnico di elisoccorso, persona appartenente agli Enti di Soccorso riconosciuti qualificata dagli stessi come Tecnico di elisoccorso.

9.9 PERSONALE SANITARIO

Indicativamente, a regime, il personale sanitario addetto ai turni di elisoccorso sarà composto da massimo n. 40 medici e n. 60 infermieri.

Il personale sanitario addetto ai turni di elisoccorso sarà il seguente:

- a) Base Aeroporto di Cagliari-Elmas, N. 1 Medico (anestesista rianimatore) e N. 1 Infermiere (di area critica);
- b) Base Alghero (Azienda Ospedaliero Universitaria Di Sassari), N. 1 Medico (anestesista rianimatore) e N. 1 Infermiere (di area critica);
- c) Base Aeroporto di Olbia-Costa Smeralda, N. 1 Medico (anestesista rianimatore) e N. 1 Infermiere (di area critica).

9.10. BRIEFING OPERATIVO

Giornalmente, all'inizio del servizio sulle basi HJ; ed al cambio equipaggio sulla base h24, il Comandante tiene all'equipaggio in servizio il briefing operativo e di sicurezza (opportunamente annotato e controfirmato con firma leggibile) secondo le modalità ed i contenuti riportati nel Manuale Operativo di Compagnia e dichiarati in offerta tecnica.

Ai sensi del Regolamento EU 965/2012, SpA.HERS.135 e SpA.HHO.135, prima di ogni volo o serie di voli HEMS, i passeggeri medici devono aver ricevuto tutte le informazioni per assicurare che conoscano l'ambiente lavorativo e gli equipaggiamenti HEMS, possano operare equipaggiamenti medici di bordo e di emergenza e possano partecipare alle procedure di entrata e uscita normali e di emergenza. Si applica la AMC1.SPA.HERS.135(a), che prevede, in sostituzione del briefing, la possibilità di un programma di addestramento che, in quanto tale, può essere erogato periodicamente (semestralmente) per motivi di aggiornamento.

L'operatore adotta tutte le ragionevoli precauzioni al fine di assicurare che il personale addetto ai servizi di emergenza a terra conosca l'ambiente lavorativo e gli equipaggiamenti HEMS e i rischi associati con le operazioni a terra in un sito operativo HEMS.

In deroga alla norma CAT.OP.MPA.170, il briefing deve essere condotto solo se le condizioni mediche lo rendono possibile.

Inoltre, prima di ogni volo HHO, (recupero infortunati) o serie di voli, i passeggeri HHO devono essere informati dei pericoli delle scariche statiche e altre considerazioni HHO.

9.11. GERARCHIA DELLE RESPONSABILITÀ DECISIONALI DURANTE LA MISSIONE

Le decisioni riguardanti gli obiettivi della missione afferiscono alla sfera di competenza del Medico responsabile della Centrale Operativa competente che ha richiesto l'intervento.

La Centrale Operativa competente, classifica a priori l'intervento di soccorso quale attività HEMS, HAA o HSR. E' ammessa la variazione della classificazione assegnata a seguito di evidenti errori di segnalazione dei luoghi e degli eventi, e in tali casi la Ditta Aggiudicataria segnala gli errori di valutazione rilevati e le azioni intraprese dal Comandante per l'espletamento della missione nel rispetto delle norme relative alle dotazioni e all'equipaggio presente a bordo.

Il Comandante Pilota è il responsabile delle operazioni volo e della sicurezza dell'equipaggio di missione e dei passeggeri ed ha facoltà di non attivare e/o interrompere missioni di volo quando valutati non sufficienti le condizioni di sicurezza. Pertanto, le decisioni riguardanti la sicurezza della navigazione aerea e della missione nel complesso (utilizzo eventuale del verricello) ricadranno sotto la responsabilità del Pilota. Qualora gli orientamenti siano in contrasto, prevarrà la decisione del Pilota Comandante.

Il Medico Responsabile della Centrale Operativa che richiede l'intervento è responsabile dell'attivazione della missione di volo e delle fasi logistico operative sanitarie conseguenti. Pertanto, ove in corso una missione senza infermo a bordo, il Responsabile della Centrale Operativa competente può, sotto la sua responsabilità, modificare l'obiettivo di una missione qualora si sia verificato un evento di maggiore gravità rispetto a quello che aveva originato la missione.

Il Medico in servizio presso le Basi HEMS dell'Elisoccorso è responsabile dell'intervento e della missione sanitaria. Pertanto, ove in corso una missione con infermo a bordo, le decisioni riguardanti la salute dell'infermo trasportato e influenti sulla missione ricadranno sotto la responsabilità del Medico a bordo.

Il Tecnico dell'elisoccorso è responsabile della sicurezza a terra dell'equipe di soccorso quando questa opera in ambiente ostile; inoltre collabora nel garantire la sicurezza durante le operazioni di sbarco/imbarco mediante verricello e di volo stazionario.

Al personale Sanitario (Medico ed Infermiere) non può essere assegnato alcun ruolo di interesse aeronautico.

Il controllo dei presidi sanitari monouso, dei farmaci e del materiale sanitario è a cura del personale medico impiegato nel servizio. Il reintegro dei presidi sanitari monouso, dei farmaci e del materiale sanitario è a carico, della AREUS.

9.12. CASCHI DI VOLO – VESTIARIO E DISPOSITIVI DI PROTEZIONE INDIVIDUALE

La Ditta Aggiudicataria è tenuta a mettere a disposizione del proprio personale, presso ogni Base, il vestiario, i dispositivi di protezione individuale necessari per l'espletamento del servizio. Inoltre dovrà mettere a disposizione, per ciascuna base, almeno 4 (quattro) caschi di volo completi dei sistemi standard di comunicazione del Sistema interfonico e della Radio Terra/Bordo/Terra, nonché calottine protettive riutilizzabili e personali (di numero pari a quello dei medici e degli infermieri impiegati nel servizio), per l'equipaggio sanitario, in varie misure; sono inoltre comprese nei prezzi di appalto le ulteriori dotazioni specificate per il primo contingente di 50 operatori sanitari della S.A., indicate in altre parti del presente capitolato.

10.DOTAZIONE INFORMATICA: HARDWARE E SOFTWARE E CONNETTIVITA'

La Ditta Aggiudicataria deve fornire, mantenere ed eventualmente sostituire, per ciascuna Base, 1 (un) personal computer che verrà messo a disposizione del Medico e dell'Infermiere in turno; tali computer, con caratteristiche tecnologiche di ultima generazione e forniti di stampante, devono essere connessi alla rete internet e dotati:

Il Concorrente Aggiudicatario deve provvedere a registrare tutti i voli di servizio mediante l'utilizzo di tale apposita procedura informatizzata unitamente alla predisposizione di tabelle riassuntive mensili dei voli effettuati. A campione sono effettuati dei controlli con le pertinenti pagine del QTB (o HTL), rispetto alla apposita scheda informativa (di soccorso sanitario), redatta per ogni missione, che va sottoscritta dal medico e dal Comandante.

L'accesso a tale applicativo dovrà essere reso disponibile anche presso le Centrali Operative 118. In ogni caso, il software dovrà integrarsi con il sistema gestionale di AREUS (come indicato al precedente art 1) ed essere idoneo per la trasmissione automatica dei report ai Ministeri competenti.

10.1. LINEE TELEFONICHE, CELLULARI E VARIE

La Ditta Aggiudicataria deve fornire ciascuna Base di una linea telefonica. L'acquisto, le spese di attivazione ed il traffico telefonico sono a carico della Ditta Aggiudicataria.

L'equipaggio di Condotta e Tecnico, per l'attività di servizio, devono essere dotati di telefono cellulare. L'acquisto, le spese di attivazione ed i successivi canoni sono a completo carico della Ditta Aggiudicataria.

11.IDENTIFICAZIONE ED IMMAGINE DEL SERVIZIO

Le colorazioni, le diciture, i logotipi ed i marchi che contraddistinguono le strutture, i mezzi, le divise e le attrezzature messe a disposizione dalla Ditta Aggiudicataria, destinate al "sistema di emergenza urgenza della Regione Sardegna" dovranno essere realizzate, concordandoli con la AREUS, in modo che inequivocabilmente se ne evinca che il servizio di elisoccorso è della Regione Sardegna.

La Ditta Aggiudicataria dovrà realizzare a proprie spese tutti gli interventi che si renderanno necessari per contraddistinguere il servizio di elisoccorso. La Ditta Aggiudicataria dovrà realizzare quanto sopra previsto con particolare riguardo ai colori ed ai caratteri, utilizzando materiali compatibili con l'impiego aeronautico.

12. PATTO D'INTEGRITA'

Alla procedura e al contratto si applica il patto d'integrità.

La Giunta Regionale con deliberazione n. 30/6 del 16/06/2015 ha, tra l'altro, individuato come misura di prevenzione della corruzione l'adozione dei Patti di integrità, richiamati al punto 1.3 del Piano Nazionale Anticorruzione che espressamente recita "Le pubbliche Amministrazioni e le stazioni appaltanti, in attuazione dell'art. 1 comma 17 della L. 190/2012, di regola, predispongono e utilizzano protocolli di legalità o patti d'integrità per l'affidamento di commesse. A tal fine, le P.A. inseriscono negli avvisi, nei bandi di gara e nelle lettere d'invito la clausola di salvaguardia che il mancato rispetto del Protocollo di legalità o del Protocollo d'integrità dà luogo all'esclusione dalla gara e/o alla risoluzione dal contratto." La Giunta Regionale ha altresì disposto che detta misura debba essere applicata da parte delle Stazioni

appaltanti alle procedure di acquisizione di lavori, beni e servizi. Il Patto d'Integrità è **allegato sub 2** al presente capitolato e dev'essere accettato espressamente dai potenziali offerenti, a pena d'esclusione.

13. RISOLUZIONE DEL CONTRATTO – DIRITTO DI RECESSO

Oltre ai vari casi di risoluzione, anche di diritto, del contratto previsti in altri articoli del presente capitolato e degli altri atti di gara, nonché dall'ordinamento vigente (ad esempio legislazione in materia di flussi finanziari), il contratto potrà essere dichiarato risolto dall'Azienda, ancora di diritto (art. 1456 CC):

- ogni qualvolta nei confronti dell'imprenditore o dei componenti la compagine sociale, o dei dirigenti dell'impresa con funzioni specifiche relative all'affidamento alla stipula e all'esecuzione del contratto sia stata disposta misura cautelare o sia intervenuto rinvio a giudizio per taluno dei delitti di cui agli artt. 317 CP 318 CP 319 CP 319 BIS CP 319 TER CP 319 QUATER 320 CP 322 CP 322 BIS CP 346 BIS CP 353 CP 353 BIS CP (ex Protocollo di Azione Vigilanza Collaborativa ANAC - REGIONE SARDEGNA);
- nei casi previsti dal Patto d'Integrità allegato al presente capitolato;
- negli altri casi previsti dall'art. 11 del Capitolato Generale d'appalto per forniture e servizi di ATS Sardegna.

Sempre l'art. 11 del Capitolato Generale d'appalto per forniture e servizi di ATS Sardegna disciplina i possibili casi di risoluzione del contratto previa costituzione in mora e il diritto di recesso.

14. INADEMPIENZE E PENALITA'

Il Capitolato Generale d'appalto per forniture e servizi di ATS Sardegna detta (art. 10) la disciplina delle penali, integrativa delle previsioni del presente CSA, contenute nel presente e in altri articoli.

Nel caso di mancato adempimento nei tempi e nei modi dovuti, la AREUS potrà provvedere all'esecuzione d'ufficio, addebitando alla Ditta Aggiudicataria inadempiente gli oneri all'uopo sostenuti, salvo ed impregiudicato il diritto ad ottenere il risarcimento del maggior danno ricevuto.

Eventuali disservizi saranno soggetti alle penalità, fatta salva la facoltà di esperire ogni altra azione per il risarcimento dell'eventuale maggior danno subito e delle maggiori spese sostenute in dipendenza degli inadempimenti contrattuali e fatto salvo le implicanze di natura civilistica e/o penale.

Nell'esercizio dei mezzi aerei impiegati, dovranno essere osservate tutte le disposizioni delle Autorità Aeronautiche o di altri Organismi, sollevando la AREUS dagli eventuali danni o responsabilità derivanti dalla inosservanza delle citate norme. Gli importi delle penali ed ogni altro credito che la AREUS dovesse vantare nei confronti della Ditta Aggiudicataria, in dipendenza del presente appalto, costituirà credito privilegiato, ai sensi del capo V, Sezione I titolo I del Codice della Navigazione. Rimane a carico della Ditta Aggiudicataria l'eventuale responsabilità civile e penale derivante dalla sospensione ingiustificata del servizio.

Il Concorrente Aggiudicatario della fornitura è tenuto a garantire il servizio nel rispetto delle condizioni previste nella legge di gara e dichiarate in offerta. Fermo restando che i periodi di mancata operatività non danno luogo al pagamento del canone fisso, e fatta salva la possibilità di risoluzione contrattuale ed incameramento della cauzione definitiva in caso di indisponibilità ripetute, in caso di mancato/ritardato adempimento degli obblighi contrattuali, oltre a quanto precedentemente disposto in merito, verranno applicate le penali di seguito riportate:

- per mancato intervento, non giustificato da forza maggiore, è prevista una penalità pari ad euro 5.000,00;
- per il ritardo dell'intervento è prevista una penalità pari ad euro 500,00;
- per la mancata disponibilità del personale, delle attrezzature e dei mezzi di supporto al suolo, è prevista una penalità pari ad euro 500,00 per evento;
- per la mancata o ritardata installazione o messa a disposizione delle attrezzature richieste dal presente capitolato è prevista una penalità pari ad euro 500,00 per ogni giorno di ritardo e per singola attrezzatura;
- per qualsiasi altra inadempienza nello svolgimento di quanto previsto dal capitolato è prevista una

- penalità pari ad euro 500,00;
- in caso di assenza dei requisiti tecnici e curriculari del personale di condotta e tecnico è prevista una penalità pari ad euro 2.500,00 al giorno per unità di personale;
- per mancata stipula delle assicurazioni previste dal capitolato è prevista la risoluzione contrattuale e l'incameramento della cauzione definitiva;
- per mancato rispetto degli obblighi di riservatezza è prevista una penale pari ad euro 1.000,00 per ogni evento;

Il Concorrente Aggiudicatario non è responsabile di eventuali mancati interventi o ritardi dipendenti dalle seguenti cause di forza maggiore, opportunamente segnalati come precedente previsto da presente capitolato:

- avaria improvvisa tale da non rendere aeronavigabile l'elicottero;
- contemporaneità di diversi interventi;
- disposizione di sospensione operativa da parte dell'ENAC, non derivante da responsabilità diretta del Concorrente Aggiudicatario;
- disposizione di divieto di sorvolo da parte delle Autorità civili o militari;
- condizioni meteorologiche avverse o comunque sotto le minime previste dalle disposizioni per la tipologia dei voli oggetto del servizio;
- indisponibilità totale o parziale dei servizi del Gestore aeroportuale o dell'elisuperficie/eliporto.

Deve considerarsi ritardo anche il caso in cui il Concorrente Aggiudicatario esegua le prestazioni contrattuali in modo anche solo parzialmente difforme dalle prescrizioni contenute nel presente capitolato; in tal caso si procede all'applicazione delle penali sino al momento in cui il servizio non inizia ad essere prestato in modo effettivamente conforme alla legge di gara fatto salvo il risarcimento del maggior danno.

L'Amministrazione può compensare i crediti derivanti dall'applicazione delle penali con quanto dovuto a qualsiasi titolo, quindi anche con i corrispettivi maturati, ovvero, in difetto, avvalersi della cauzione definitiva prestata, senza bisogno di diffida, ulteriore accertamento o procedimento giudiziario.

L'applicazione delle penali non preclude il diritto a richiedere il risarcimento degli eventuali maggiori danni. La richiesta e/o il pagamento delle penali non esonera in nessun caso la Ditta Aggiudicataria dall'adempimento dell'obbligazione per la quale si sia resa inadempiente e che abbia fatto sorgere l'obbligo di pagamento della medesima penale.

15. VERIFICA, SORVEGLIANZA E MONITORAGGIO SULLA CORRETTA ESECUZIONE DEL CONTRATTO

La Ditta Aggiudicataria è responsabile dell'esatto adempimento delle obbligazioni contrattuali, della perfetta erogazione del servizio e dell'osservanza delle leggi e dei regolamenti vigenti.

La AREUS eserciterà il controllo e la sorveglianza sulla corretta esecuzione del contratto, in termini di buon andamento delle attività operative, della corrispondenza quantitativa e qualitativa delle prestazioni, del rispetto dei tempi, della tempestività e documentazione delle comunicazioni.

Il Responsabile Unico del Procedimento della Stazione Appaltante, il Direttore dell'Esecuzione del Contratto della AREUS e/o le altre Figure Professionali impegnate nella gestione dell'appalto, sono legittimati a effettuare verifiche periodiche programmate, sopralluoghi a terra e in volo, anche senza preavviso, (senza ostacolare le attività di soccorso presso le Basi Operative HEMS della Ditta Aggiudicataria o altre elisuperfici utilizzate per il servizio), effettuare la visione e/o la fotocopiatura di qualsiasi atto o documento in esse custodito nonché l'accesso a studi, statistiche e manuali comunque prodotti e inerenti al servizio.

Gli esiti di tali verifiche sono utilizzabili ad ogni fine contrattuale.

15.1. VERIFICA DI CONFORMITA'

Le modalità di organizzazione ed erogazione del servizio oggetto del contratto sono approvate dalla AREUS. Il protocollo di verifica di conformità verrà stabilito in maniera autonoma dalla AREUS.

La Ditta Aggiudicataria dovrà dare copia alla AREUS, preliminarmente alla verifica di conformità, di tutta la

documentazione da trasmettere ad organismi di controllo tecnici ed amministrativi nazionali ed internazionali.

La regolare verifica di conformità non esonera comunque la Ditta Aggiudicataria per eventuali difetti o imperfezioni non emersi al momento delle verifiche, bensì accertati successivamente. In tal caso la Ditta Aggiudicataria è invitata dalla AREUS ad assistere, a mezzo dei suoi rappresentanti, ad eventuali visite di accertamento, dovendo rispondere ad ogni effetto dei difetti o delle imperfezioni accertate.

In assenza della Ditta Aggiudicataria o di suoi incaricati, il relativo verbale, redatto dagli incaricati della AREUS, fa egualmente stato contro di essa.

15.2. REFERENTE DEL FORNITORE

Per ciascuna base di elisoccorso HEMS verrà individuato il nominativo di un responsabile medico quale interfaccia permanente sulla attività posta in essere.

Il Fornitore, a sua volta, oltre ad individuare un Pilota in comando referente di ciascuna base HEMS (come sopra indicato), al fine di garantire l'esistenza di un preciso riferimento al proprio interno per i rapporti con il RUP e il DEC ed i suddetti referenti di base di elisoccorso HEMS, deve indicare, all'atto della presentazione dell'offerta, il nominativo di un Referente aziendale e di un suo sostituto, allegandone i relativi "curriculum vitae", che abbiano un'adeguata preparazione di carattere tecnico/operativa e logistica oltre che una conoscenza di base delle dotazioni sanitarie, evidenziando il recapito telefonico e la casella di posta elettronica al fine della obbligatoria reperibilità 24 ore al giorno senza soluzione di continuità giornaliera nelle modalità eventualmente riportate nell'offerta tecnica, salvo l'applicazione delle penali.

16. OBBLIGHI DELLA DITTA AGGIUDICATARIA

La Ditta Aggiudicataria è tenuta a:

1. assicurare l'attivazione del servizio nei termini contrattualmente stabiliti;
2. presentare, durante la vigenza del contratto, in caso di avvicendamento dell'equipaggio di Condotta e/o Tecnici di Manutenzione, almeno 10 (dieci) giorni prima dell'entrata in servizio del personale interessato, copia di tutte le certificazioni ed abilitazioni che, previa approvazione della AREUS, potrà essere utilizzato per l'attività.
3. curare che tutti gli obblighi assunti siano adempiuti ed assicurati in ogni occasione per il buon andamento del Servizio;
4. osservare e adeguarsi alle norme relative all'oggetto dell'appalto. Eventuali variazioni normative non potranno comunque incidere in riduzione dei parametri minimi definiti nel presente Capitolato o di quanto recepito in miglioria per offerta della Ditta Aggiudicataria;
5. assicurare che i servizi forniti nelle tre Basi Operative garantiscano caratteristiche quantitativamente e qualitativamente adeguate come previsto dal presente Capitolato;
6. adeguare il proprio modello organizzativo alle disposizioni di cui al decreto legislativo 8 giugno 2001 n. 231, recante la "disciplina della responsabilità amministrativa delle persone giuridiche, delle società e delle associazioni anche prive di personalità giuridica, a norma dell'art. 11 della legge 29 settembre 2000, n. 300".

16.1. RESPONSABILITÀ E COPERTURA ASSICURATIVA

La Ditta Aggiudicataria, oltre alle normali responsabilità e connesse obbligatorie coperture assicurative di legge, è responsabile di tutti gli eventuali danni cagionati alla Regione Sardegna, alla AREUS, al personale di Condotta e Sanitario operante a bordo degli aeromobili impiegati nel servizio oggetto del presente Capitolato, ai trasportati e a terzi in genere, comunque derivanti per causa e nel corso della esecuzione del servizio di elisoccorso o nello svolgimento di ogni altra attività con esso direttamente o indirettamente collegato.

La Ditta Aggiudicataria sarà responsabile, a tutti gli effetti, del corretto adempimento delle condizioni di

contratto e della perfetta esecuzione del servizio.

La Ditta Aggiudicataria sarà responsabile di ogni danno derivante alla Regione Sardegna, alla AREUS e a terzi, nell'adempimento del servizio in questione, causato da fatto proprio o dal personale del servizio stesso.

Tutto ciò sopra premesso la Ditta Aggiudicataria dovrà accendere polizze per un massimale "pro capite" non inferiore (salvo eventuali previsioni legislative di maggior favore per il dipendente) a:

- €. 1.000.000,00 (unmilione/00) per invalidità permanente o morte;
- €. 200,00 (duecento/00) pro capite, quale indennità giornaliera per ogni giorno di invalidità temporanea.

Ciò sarà valido per ogni persona a bordo o trasportata, compreso il paziente, al quale non verrà corrisposta l'indennità giornaliera, il Personale Sanitario (Medico e Infermiere) il cui impiego sia richiesto nell'ambito delle attività di soccorso a giudizio insindacabile del Medico responsabile della Centrale Operativa competente, il Tecnico operatore al verricello di soccorso, per il caso di morte e/o infortuni che dovessero accadere durante l'esercizio dell'attività di Elisoccorso.

Tali polizze saranno a copertura di ogni evento dannoso che si verifichi nel corso delle attività oggetto del Servizio, nonché per quanto altro ad esse direttamente o indirettamente collegato.

In particolare, i passeggeri ed il Personale Sanitario dovranno essere assicurati anche espressamente e specificatamente quando trasportati (sbarcati ed imbarcati) con il verricello e quando sbarcati o imbarcati dal volo stazionario e/o traslato, in missioni di soccorso di qualsiasi tipo e durante gli addestramenti del personale stesso a tali operazioni. Dovranno essere previsti, tra l'altro, i rischi derivanti da colpa grave, malore, punture o morsi di animali, da operazioni di manutenzione e approvvigionamento di carburante, etc. Tali polizze dovranno essere cumulabili con eventuali coperture assicurative già attive.

Oltre alle polizze assicurative di cui sopra, la Ditta Aggiudicataria dovrà accendere le polizze per i seguenti massimali:

1. Responsabilità civile combinata (RC terzi/RC vettore): massimale unico combinato per aeromobile di €. 30.000.000,00 (trentamila/00);
2. Sottolimita: €. 30.000.000,00 (trentamila/00) per rischio guerra ed assimilati relativamente alla sola RC terzi;
3. Sottolimita: €. 1.500.000,00 (unmilione/00) per ciascuno dei posti passeggero, relativamente alla RC vettore.

Alla AREUS dovranno pervenire le copie di tutte le polizze, in corso di validità, almeno dieci giorni prima dell'inizio del servizio e, prima della scadenza di ogni periodo assicurativo, la certificazione dell'avvenuto rinnovo. I contratti assicurativi dovranno essere stipulati con primarie compagnie assicuratrici che dovranno esibire alla AREUS un certificato di solvibilità, unitamente ad una dichiarazione con cui si impegnano a notificare alla AREUS medesima tutte le situazioni di fatto, quali appunto il mancato pagamento del premio o le richieste di variazioni, che possano modificare le condizioni di garanzia contemplate nel presente articolo.

16.2. OSSERVANZA DI DISPOSIZIONI NORMATIVE

La Ditta Aggiudicataria è tenuta a:

- a) rispettare le prescrizioni e le normative vigenti concernenti gli aeromobili, le attrezzature impiegate e quant'altro riferito al servizio oggetto dell'appalto;
- b) uniformarsi a proprie spese ad ogni ulteriore disposizione emanata in materia dagli organi competenti, senza che ciò comporti una revisione degli oneri a carico della AREUS;
- c) osservare la normativa vigente in materia di previdenza e assistenza e le condizioni previste nei contratti collettivi nazionali di lavoro;
- d) rispettare i precetti delle norme dettate per l'igiene e sicurezza sul lavoro;
- e) esibire, a richiesta della AREUS, le copie di tutte le polizze, in corso di validità, almeno dieci giorni prima dell'inizio del servizio e, prima della scadenza di ogni periodo assicurativo, la certificazione dell'avvenuto rinnovo;
- f) esibire, a richiesta della AREUS, la documentazione attestante l'osservanza di tutti gli obblighi di cui sopra.

Per i punti e) ed f), qualora, in seguito a comunicazione, risulti che la Ditta Aggiudicataria non abbia ottemperato agli obblighi in oggetto, la AREUS opererà una penale sul corrispettivo dovuto, pari al 5% (cinque per cento) della somma dei canoni fissi mensili relativi alle Basi Operative di Olbia, Cagliari e Alghero, per ogni mese e frazione di mese di inosservanza. Per il ritardato pagamento delle somme trattenute, la Ditta Aggiudicataria non potrà pretendere alcunché a titolo di interesse, rivalutazione monetaria, risarcimento od altro.

E' a carico della Ditta Aggiudicataria inoltre, ogni obbligo derivante dalla normativa vigente in materia di sicurezza, igiene e medicina del lavoro, compreso la nomina di un Responsabile del Servizio Prevenzione e Protezione.

Resta inteso che, in ogni caso, la AREUS non assume responsabilità in conseguenza dei rapporti che si instaureranno tra la Ditta Aggiudicataria ed il personale da questa dipendente.

Ai pagamenti si applica la ritenute dello 0,5% prevista dall'art. 30 c. 5 bis del Codice.

17. NORMATIVA DI RIFERIMENTO - DISCIPLINA INTEGRATIVA DI RINVIO

Le norme contenute nel presente Capitolato, dovranno essere osservate anche nel caso di Ditte Concorrenti di nazionalità diversa da quella italiana.

La Ditta Aggiudicataria dovrà adeguarsi, a proprie spese, dal punto di vista tecnico ed operativo, alle norme che regolano l'attività di HEMS e HAA e HSR, nonché ad ogni ulteriore disposizione degli organi competenti.

Per tutto quanto non previsto dal presente CSA e dagli altri atti specifici di gara, ed in quanto con essi compatibile, si applica il Capitolato Generale d'appalto per forniture e servizi di ATS Sardegna, che disciplina anche il Foro competente e reca divieto di patto compromissorio.