PROCEDURA APERTA PER LA FORNITURA DEL SERVIZIO DI SOCCORSO CON ELICOTTERO IDONEO AD ESEGUIRE OPERAZIONI HEMS, HSAR, HAA E HHO A SUPPORTO DEL SERVIZIO MEDICO D'EMERGENZA PER IL TERRITORIO DELLA REGIONE CAMPANIA – CIG 7691982858

CAPITOLATO TECNICO

Sommario

1. GLOSSARIO E ACRONIMI 3
2. OGGETTO DELL'APPALTO 10
   2.1. TIPOLOGIA DEI SERVIZI 10
   2.2. BASI HEMS 10
   2.3. AREA DELLE OPERAZIONI 11
   2.4. ATTIVITA' E SERVIZI DI SUPPORTO 11
3. NORMATIVA TECNICA DI RIFERIMENTO 12
4. DECORRENZA E DURATA DEL SERVIZIO 14
5. CARATTERISTICHE DEL SERVIZIO 14
   5.1. TIPOLOGIA D'INTERVENTI 14
   5.2. TEMPI DI INTERVENTO 15
   5.3. ATTIVAZIONE DELLE MISSIONI 16
   5.4. CORDINAMENTO DEL SERVIZIO 16
   5.5. RETE DI DESTINAZIONI SANITARIE REGIONALI 16
   5.6. RESPONSABILITÀ NELL'ESECUZIONE DEL SERVIZIO 17
   5.7. EMERGENZE DI MASSA 17
6. OPERATIVITÀ DEL SERVIZIO 17
   6.1. ORARIO DI SERVIZIO 17
   6.2. CALCOLO DEL TEMPO DI VOLO 18
   6.3. DOTAZIONE INFORMATICHE E TELEFONICHE 18
   6.4. FUORI SERVIZIO 19
7. REQUISITI DELL'ORGANIZZAZIONE E DOCUMENTAZIONE RICHIESTA 20
   7.1. REQUISITI DELL'ORGANIZZAZIONE 20
   7.2. DOCUMENTAZIONE 20
   7.2.1. DOCUMENTAZIONE OPERATIVA 20
   7.2.2. DOCUMENTAZIONE TECNICA 21
8. PULIZIA E DISINFEZIONE AEROMOBILE 22
9. MISSIONI DI RIFERIMENTO 22
   9.1. BASE DI NAPOLI E DI SALERNO 22
10. SISTEMI DI COMUNICAZIONI 23
11. CARATTERISTICHE TECNICHE DEGLI ELICOTTERI 23

11.1. CARATTERISTICHE GENERALI 23
11.2. CARATTERISTICHE DOTAZIONI EQUIPAGGIAMENTI E SISTEMI 23
11.3. EQUIPAGGIAMENTO SANITARIO E DI SOCCORSO 25
12. MANUTENZIONE DEGLI ELICOTTERI 26
12.1. FERMI TECNICI 26
12.2. ELICOTTERI SOSTITUTIVI 27
12.3. ATTREZZATURE, RICAMBI E MATERIALI DI SUPPORTO AGLI ELICOTTERI 27
12.4. RIFORNIMENTO ELICOTTERI 28
13. PERSONALE 29
13.1. EQUIPAGGIO DI MISSIONE 29
13.2. REQUISITI DEL PERSONALE 30
13.3. ELENCHI NOMINATIVI 31
13.4. INSERIMENTO DI NUOVO PERSONALE 32
13.5. ADDESTRAMENTO E FORMAZIONE DEL PERSONALE 32
14. ONERI A CARICO DELLA D.A. 32
15. SORVEGLIANZA E MONITORAGGIO DEL SERVIZIO 33
15.1. VERIFICA DI CONFORMITA' 34
16. OSSERVANZA DELLE DISPOSIZIONI NORMATIVE 34
16.1. OSSERVANZA CONDIZIONI NORMATIVE DEI CONTRATTI CC.NN.LL. 34
17. INADEMPIENZE E PENALITA' 35
18. SUBAPPALTO 36
19. ASSICURAZIONI 37
20. TEMPI E MODALITA' DI PAGAMENTO 38
ALLEGATO A 39
ALLEGATO B 42
ALLEGATO C 45

1. GLOSSARIO E ACRONIMI

Aeromobile: mezzo adibito al servizio di elisoccorso. Nel seguito sono usati indistintamente i termini "aeromobile" o "elicottero".

Ambiente ostile:

a) ambiente nel quale:
   i) un atterraggio forzato non può essere compiuto in sicurezza per l'inadeguatezza della superficie;
   ii) gli occupanti dell'elicottero non possono essere adeguatamente protetti dagli elementi;
   iii) i tempi di risposta e la capacità di ricerca e salvataggio non sono assicurati in modo congruo con l'esposizione prevista; o
   iv) c'è un rischio inaccettabile di danni a persone o proprietà in superficie;
b) in ogni caso, le zone di un'area congestionata, prive di aree idonee per un atterraggio di emergenza in sicurezza.

Ambiente non ostile: un ambiente nel quale:

a) può essere effettuato un atterraggio forzato in sicurezza;
b) gli occupanti dell'elicottero possono essere protetti dagli elementi atmosferici; e
c) i tempi di risposta e la capacità di ricerca e salvataggio sono assicurati in modo congruo con l'esposizione prevista.

In ogni caso, le parti di area congestionata dove sono presenti aree adeguate a poter effettuare un atterraggio forzato in sicurezza, possono essere considerate non ostili.

Area congestionata: con riferimento a un'area metropolitana, a una cittadina o a un insediamento si definisce «Area congestionata» ogni area utilizzata in misura prevalente per uso residenziale, commerciale o ricreativo.

Associazione Temporanea d'Imprese: gruppo d'imprese che si associano per offrire il servizio. Anche Raggruppamento Temporaneo di Imprese, in sigla "**A.T.I.**" o "**R.T.I.**".

Assistenza Servizio Antincendio: complesso di personale abilitato, mezzi, attrezzature fisse e mobili, dotazioni e risorse necessarie per garantire la sicurezza presso le elisuperfici in elevazione, le elisuperfici a servizio di destinazioni sanitarie e la Base Operativa elisoccorso, fornito in accordo alle disposizioni di cui al DM 01/02/2006.

Autorità aeronautica: ente cui compete, per disposizioni di legge o regolamenti, la certificazione e la sorveglianza degli Operatori Aerei. In Italia: Ente Nazionale per l'Aviazione Civile, in sigla "**ENAC**".

Base HEMS: La base in cui i membri di equipaggio HEMS e l'elicottero HEMS sono in attesa per operazioni HEMS.

Capitolato Tecnico: documento che raccoglie i requisiti tecnici/giuridici che devono possedere le imprese concorrenti e l'insieme delle clausole tecnico-operative per lo svolgimento del servizio di cui all'appalto, di seguito indicato semplicemente come "Capitolato".

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

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

Categoria B: Procedura di un elicottero monomotore o plurimotore che non soddisfa gli standard di categoria A. Gli elicotteri di categoria B non hanno una capacità garantita di continuare il volo in sicurezza nel caso di avaria al motore e si presume che venga eseguito un atterraggio imprevisto.

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

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

Classe 3 (operazione con prestazione di classe 3): un'operazione nella quale, nel caso di avaria al motore in qualunque fase del volo, può essere richiesto un atterraggio di emergenza per un elicottero plurimotore, o deve essere richiesto per un elicottero monomotore.

Corpo Nazionale Soccorso Alpino e Speleologico - CNSAS: ad esso compete il soccorso degli infortunati, dei pericolanti ed il recupero dei caduti nel territorio montano, nell'ambiente ipogeo e nelle zone impervie del territorio nazionale; tali compiti vengono assolti anche nell'ambito del servizio di elisoccorso, in coordinamento con le Regioni, mediante le delegazioni territoriali del CNSAS operanti in ambito regionale.

Comandante: pilota responsabile del volo in sigla anche "P.I.C.", Pilota o Comandante pilota.

Continuing Airworthiness Post Holder (CAMO PH): Responsabile dell'aeronavigabilità continua degli aeromobili inseriti nella flotta della D.A.

Destinazione Sanitaria (HUB): struttura ospedaliera o sanitaria individuata dalla Regione Campania verso la quale viene di norma trasportato il paziente.

Ditta Aggiudicataria (D.A.): Ditta Aggiudicataria ovvero l'Impresa o il Raggruppamento/Associazione Temporanea di Imprese (ATI) che, alla luce dell'offerta presentata e delle valutazioni compiute sotto il profilo tecnico-qualitativo ed economico, ha riscosso il punteggio complessivamente più elevato.

Ditta Concorrente (D. C.): Ditta Concorrente ovvero l'Impresa o il Raggruppamento/Associazione Temporanea di Imprese (ATI)partecipante alla gara per la fornitura del servizio.

Durata della missione: somma dei periodi di volo necessari al completo svolgimento di una missione di volo.

Effemeridi: tavole che riportano gli orari di aurora, alba, tramonto e crepuscolo, presi a riferimento per l'effettuazione di operazioni di volo in arco diurno/notturno, secondo le Regole del Volo a Vista (VFR).

Elicottero: aeromobile ad ala rotante (rotore). Nel seguito sono usati indistintamente i termini "elicottero" o "aeromobile".

"Elicotteri a motore complessi": elicottero certificato:

- per una massa massima al decollo superiore a 3.175 kg, o
- per una configurazione massima di posti passeggeri superiore a nove, o
- per operare con equipaggio minimo di almeno due piloti.

Elisoccorso: servizio di pronto soccorso sanitario, attivato dal sistema 118, svolto con impiego di elicotteri dedicati, disponibili ad uso esclusivo delle Centrali Operative in accordo alle modalità definite in ambito regionale.

Elisuperficie: area idonea alla partenza e all'approdo degli aeromobili, che non appartiene al demanio aeronautico, destinata all'uso esclusivo degli elicotteri e che non è un eliporto.

Equipaggio di Missione: insieme dei componenti la missione di volo, costituito dagli equipaggi di Condotta, di Missione HEMS e dall'equipaggio di ausilio idoneo per le mansioni di soccorso sanitario (equipaggio sanitario, medical passengers), come definiti dalle omonime funzioni ENAC nel Regolamento UE 965/2012 e s.m.i..

Equipaggio di Condotta: (Flight Crew Member): Pilota singolo o **Comandante** e Copilota in caso di equipaggio plurimo per le mansioni di condotta dell'elicottero.

Equipaggio di assistenza tecnica al suolo: personale avente lo scopo di assicurare le necessarie operazioni di manutenzione degli elicotteri.

Equipaggio di assistenza sanitaria: personale che ha il compito di recuperare, soccorrere, imbarcare, assistere e sbarcare le persone trasportate che hanno bisogno di assistenza medica.

Esperto di soccorso – tecnico di elisoccorso: personale aggiuntivo all'equipaggio di missione HEMS-HSAR: esperto in operazioni in ambiente ostile, appartenente al CNSAS.

Fuori servizio: condizione di non operatività di un aeromobile dovuta a cause intrinseche all'aeromobile stesso (guasti, malfunzionamenti, ecc.) o a particolari condizioni operative della Base o del personale.

Helicopter Air Ambulance (HAA): servizio di eliambulanza. Trasporto di pazienti e/o materiali per cui l'urgenza non è elemento caratterizzante ma trattasi di assistenza sanitaria pianificata.

Helicopter Emergency Medical Service (HEMS): servizio di volo effettuato con elicotteri aventi relativa approvazione, il cui scopo è fornire assistenza medica di emergenza, nei casi in cui un trasporto immediato e rapido è essenziale, e che trasporta:

- Personale medico
- Forniture mediche (attrezzature, sangue, organi, medicinali) o
- Persone malate o ferite e altre persone direttamente coinvolte.

Helicopter Search and Rescue (HSAR):
Nell'ambito del servizio di elisoccorso, è un volo il cui scopo è quello di dare immediata assistenza alle persone minacciate da un imminente e grave pericolo da un ambiente ostile.

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

Manuale di Rotta: Parte C del manuale delle Operazioni (OM) elaborato dalla D.A. e che comprende le istruzioni e le informazioni relative alle rotte/ruolo/aree e agli aerodromi/siti operativi in cui la D.A. svolgeo intende svolgere le operazioni di volo.

Manutenzione: insieme di attività periodiche e/o straordinarie necessarie a mantenere o ripristinare in condizioni d'impiego sicuro l'aeromobile e l'efficienza delle strutture delle Basi.

Membro di equipaggio tecnico HEMS: componente dell'equipaggio di missione HEMS, qualificato e addestrato dall'Operatore Aereo per l'impiego in rispondenza al Regolamento UE 965/12 - SPA.HEMS.130 (AMC1 SPA.HEMS.130(e) Crew requirements).

Missione HEMS: attività di volo con elicottero effettuata con lo scopo di facilitare l'assistenza medica d'emergenza dove è essenziale un trasporto rapido e immediato.

Missione in VFR diurno: missione di volo svolta secondo le Regole del Volo a Vista in orario compreso fra aurora e crepuscolo, secondo le effemeridi di riferimento per la zona delle operazioni.

Missione in VFR notturno: missione di volo svolta secondo le Regole del Volo a Vista in orario compreso fra crepuscolo e aurora, secondo le effemeridi di riferimento per la zona delle operazioni.

Volo HHO: un volo effettuato con elicottero con approvazione HHO, il cui scopo è rendere possibile il trasferimento di persone tramite l'uso del verricello.

Operazioni pre-volo: insieme delle attività svolte dal personale di Condotta e dal personale Tecnico della Base per preparare gli aeromobili alla missione.

Operazioni di post-volo: insieme delle attività svolte sugli aeromobili dal personale di Condotta e dal personale Tecnico della Base al rientro dell'esecuzione di una missione.

Ordine di missione: procedura di attivazione di una missione.

Passeggeri sanitari: membri di equipaggio sanitario - Medical Passengers - secondo la definizione di cui Regolamento UE 965/2012 SPA HEMS 135 - sono costituiti da Medici e Infermieri del 118, con la mansione a bordo di soccorso sanitario e la funzione di ausilio disposto dalla Regione Campania.

Penale: pena pecuniaria per violazione di obblighi contrattuali.

Pericolo: proprietà o qualità intrinseca di una determinata entità (sostanza, attrezzo, metodo, ecc.) avente potenzialità di causare danni; In altre parole, ogni fonte di possibili lesioni o danni.

Post Holder Flight Operations: Direttore Operazione Voli della D.A., in sigla "Ph.FO".

Potenza massima continua: Potenza massima erogabile con continuità.

Potenza massima al decollo: Potenza massima erogabile con un determinato limite di tempo.

Referente della Base: persona nominata dalla D.A. avente funzioni d'interlocutore con il Responsabile Medico del Servizio Medico di Emergenza con Elicottero, per l'elaborazione delle strategie operative.

Regolamento ENAC: Regolamento sull'impiego, sui limiti dei tempi di volo e di servizio e requisiti di riposo per l'equipaggio di condotta degli elicotteri adibiti al trasporto aereo di passeggeri per collegamenti con piattaforme petrolifere, per servizio medico di emergenza e per attività di ricerca e soccorso in montagna – Edizione corrente.

Responsabile - Coordinatore d'Impresa: persona designata dalla D.A. a svolgere il ruolo di interfaccia contrattuale con la Stazione Appaltante.

Responsabile Medico: Medico componente dell'equipaggio che ha la responsabilità della missione a bordo dell'elicottero, in sigla "RM".

Responsabile Medico della Centrale Operativa Competente del 118: Medico della Centrale Operativa competente per l'attivazione della missione di soccorso con l'elicottero, in sigla "RELI".

Rischio: la combinazione della probabilità (eventualità) o frequenza di un avvenimento e della gravità delle conseguenze dell'avvenimento stesso (possibili lesioni o danni), in una situazione di pericolo.

Sicurezza (security): Complesso di misure e risorse volte a prevenire e contrastare atti di interferenza illecita nei confronti dell'aviazione civile (ANNESSO 17 ICAO).

Sicurezza (safety): Condizione nella quale i rischi associati alle attività aeronautiche connesse o in diretto supporto all'esercizio di un aeromobile sono ridotti e controllati ad un livello accettabile.

Sistema di miglioramento della visione (EVS): un sistema elettronico che visualizza un'immagine in tempo reale dell'ambiente esterno grazie all'uso di sensori d'immagine.

Sito HEMS: luogo ritenuto idoneo dal Comandante per l'atterraggio nel corso di una missione HEMS, previa ricognizione aerea fatta nel corso del volo stesso, allo scopo di portare il più rapidamente possibile un'equipe medica o materiale sanitario sul teatro di un'emergenza.

Servizio di elisoccorso: il complesso di risorse, attrezzature, dotazioni e prestazioni atte a soddisfare i requisiti del presente Capitolato. Nel seguito, anche indicato sinteticamente come "servizio".

Stazione appaltante: ente che indice la gara per l'appalto in questione, in sigla "S.A.".

Tempo di volo: dal momento dell’inizio della rotazione del rotore, o dei rotori, fino al momento del loro arresto.

Tempo di servizio: Qualsiasi periodo che comincia con la presentazione in Base (aeroporto, eliporto, aviosuperficie, elisuperficie, sede operativa della D.A. Base secondaria e/o occasionale) del personale di Condotta come da richiesta dell'operatore e termina con la chiusura della Base stessa o con l'orario stabilito dall'operatore. Detto periodo è comprensivo dell'apertura /chiusura della Base e delle operazioni pre e post-volo.

ACRONIMI

ASL	Azienda Sanitaria Locale
CAME	Continuing Airworthiness Management Exposition
CAMO	Continuing Airworthiness Management Organization
CAPH	Continuing Airworthiness Post Holder
CAT	Commercial Air Transport (Trasporto Aereo Commerciale)
CNSAS	Corpo Nazionale Soccorso Alpino Speleologico
CO	Centrale Operativa
COA	Certificato Operatore Aereo
CVR	Cockpit Voice Recorder – Registratore di voci in cabina
D.A.	Ditta Aggiudicataria
D.C.	Ditta Concorrente
ECM	Engine Condition Monitoring
ENAC	Ente Nazionale per l'Aviazione Civile
EASA	European Aviation Safety Agency
EVS	Sistema di miglioramento della visione
FDR	Flight Data Recorder – Registratore di dati di volo
FSME	Fuori servizio meteo
FSTE	Fuori servizio tecnico
FSOR	Fuori servizio organizzativo
GPS	Global Positioning System
HAA	Helicopter Air Ambulance
HCM	Membro di equipaggio tecnico HEMS
HEMS	Helicopter Emergency Medical Service
HHO	Helicopter Hoist Operation
HSAR	Helicopter Search and Rescue
HUMS	Healthand Usage Monitoring System
ICAO	International Civil Aviation Organization
ICS	Inter Communication System
IFR	Instrumental Flight Rules
ILS	Instrumental Landing System
IMC	Instrument Meteorological Condition
ISA	International Standard Atmosphere
LOA	Lista Operazioni Autorizzate
MCC	Multy Crew Coordination
MOE	Maintenance Organization Exposition
MME	Maintenance Management Exposition
NVG	Night Vision Goggles
NVIS	Night Vision Imaging System
OEI MCP	One Engine Inoperative Maximum Continuous Power
OEI TOP	One Engine Inoperative Take-off Power
OA	Operatore antincendio
Ph.FO	Direttore Operazione Voli della D.A.
P.I.C.	Pilota in comando
R.C.	Regione Campania
RELI	Responsabile servizio medico elicottero
S.A.	Stazione Appaltante
SMS	Safety Management System

TAWS Terrain Awareness Warning System

TM Tecnico di Manutenzione - personale di assistenza a terra

C.S. Certifying Staff - tecnico certificato dall'Autorità Aeronautica per la manutenzione

T.E. Tecnico di elisoccorso, figura specialistica appartenente al Corpo Nazionale Soccorso Alpino e Speleologico – CNSAS, qualificato ad operare in ambiente montano e/o ostile in supporto alle attività di elisoccorso.

UHF Ultra High Frequency

VFR Visual Flight Rules

VHF Very High Frequency

VMC Visual Meteorological Condition

2. OGGETTO DELL'APPALTO

L'appalto ha per oggetto l'affidamento e l'esercizio del servizio di soccorso sanitario con elicottero (elisoccorso) per la Regione Campania. Il servizio prevede la fornitura di n. 2 (due) elicotteri dello stesso tipo, opportunamente equipaggiati, delle relative attività di gestione necessarie per il sicuro, efficace ed efficiente espletamento del servizio.

2.1. TIPOLOGIA DEI SERVIZI

Entrambi gli elicotteri in offerta devono essere in grado di svolgere le seguenti tipologie di servizi:

- ✓ **HEMS (Helicopter Emergency Medical Service)** servizio di emergenza medica con elicottero, che ha lo scopo di facilitare l'assistenza sanitaria di emergenza, anche con tecniche speciali, dov'è essenziale il trasporto rapido ed immediato di: personale sanitario, equipaggiamento sanitario, persone malate ed infortunate, attrezzature, sangue, organi, farmaci, e quant'altro disposto dalla Centrale Operativa. Con il termine "elisoccorso" si intendono, a titolo esemplificativo e non esaustivo, le operazioni di seguito elencate:
    - Soccorso primario: consiste nel trasportare il più rapidamente possibile sul luogo dell'emergenza una equipe sanitaria altamente specializzata ed eventualmente provvedere al trasferimento in idoneo presidio ospedaliero dei pazienti dei quali si rendesse necessario il ricovero;
    - Trasporto secondario urgente: consiste nel trasferimento dei pazienti critici tra diversi presidi ospedalieri regionali o da questi verso presidi fuori Amministrazione o fuori nazione;
    - Trasporto urgente di pazienti per trapianto di organi e per presidi medico-chirurgici (personale, farmaci, sangue, plasma, attrezzature, ecc.);
    - Soccorso medico extra ospedaliero a seguito di incidenti del traffico, infortuni sul lavoro, sportivi e del tempo libero o comunque a seguito di qualunque evento o patologia che comporti rischio per la sopravvivenza del singolo e per la collettività;
    - Recupero e trasporto di cadavere da zone impervie qualora prescritto ed autorizzato dall'Autorità competente (Magistratura, Prefettura, Sindaco, Polizia Giudiziaria) secondo la vigente normativa di polizia mortuaria;
- ✓ **HSAR (Helicopter Search and Rescue)** consiste nell' attività di volo finalizzata alla ricerca o all'assistenza a pazienti e/o persone minacciate da un imminente e grave pericolo in un ambiente ostile e/o montano, anche qualora non vi sia l'esclusiva esigenza di intervento sanitario;
- ✓ **HAA (Helicopter Air Ambulance)** consiste in attività di trasporto con assistenza sanitaria pianificata;
- ✓ **HHO (Helicopter Hoist Operation)** consiste in attività di volo effettuata con lo scopo di rendere possibile il trasferimento di persone tramite l'uso del verricello.

2.2. BASI HEMS

Le sedi del servizio sono identificate presso le seguenti Basi Operative, messe a disposizione della Stazione Appaltante:

- **Base di Napoli**, presso l'elisuperficie dell'Azienda Ospedaliera di Rilievo Nazionale (A.O.R.N.) Cardarelli. *NOTA: Non si esclude in vigenza di contratto il riposizionamento della Base HEMS. A tal fine la D.A., avuto congruo preavviso, deve provvedere a proprie spese al trasferimento dei propri arredi, attrezzature, materiali, ecc. presso la nuova base, senza assunzione di oneri per la realizzazione delle infrastrutture, fatto salvo interventi di miglioria che la D.A. ritenga utili alle proprie operazioni e previo accordo con la S.A..*
- **Base di Salerno**, presso l'aeroporto di Pontecagnano (SA).

NOTA: Non si esclude in vigenza di contratto il riposizionamento della Base HEMS. A tal fine la D.A., avuto congruo preavviso, deve provvedere a proprie spese al trasferimento dei propri arredi, attrezzature, materiali, ecc. presso la nuova base, senza assunzione di oneri per la realizzazione delle infrastrutture, fatto salvo interventi di miglioria che la D.A. ritenga utili alle proprie operazioni e previo accordo con la S.A..

La S.A. mette a disposizione entrambe le basi operative HEMS utilizzate per il Servizio di Elisoccorso, nel rispetto delle normative vigenti. Il personale autorizzato della S.A. ha accesso alle suddette strutture con funzioni di verifica e controllo.
La D.A. è responsabile della gestione e manutenzione ordinaria dell'elisuperficie esistente presso la Base HEMS di Napoli, con estensione alla Base HEMS di Salerno nel caso di riposizionamento presso altra area nella disponibilità della S.A.; è altresì responsabile del corretto utilizzo delle infrastrutture esistenti da parte del proprio personale, provvedendo a propria cura e spese alle manutenzioni ordinarie delle stesse.
Sono a carico della S.A. gli interventi di ripristino delle strutture e degli impianti, quando identificati in termini di manutenzioni straordinarie.
È cura della S.A. provvedere alla fornitura ed al ripristino del materiale di consumo e strumentario medico-chirurgico e delle apparecchiature elettromedicali non a carico della D.A (Rif. Par. 11.3& Allegato B).

2.3. AREA DELLE OPERAZIONI

Il territorio di competenza del servizio di Elisoccorso è l'intero territorio della Regione Campania; la rete delle elisuperfici utilizzate per le attività del servizio sono riportate nella scheda in Allegato A.
È compito della Ditta Aggiudicataria, prima dell'avvio del servizio, dare evidenza del relativo inserimento nel Manuale di Rotta (operation manual – part C) e della notifica ad ENAC delle procedure stabilite per la rete di elisuperfici HEMS come definita nella scheda in Allegato A.
L'aggiornamento di tale documentazione va effettuata nel corso di vigenza del contratto nel caso siano individuati nuovi siti di interesse per il servizio.
Per ciascun sito censito la Ditta Aggiudicataria (ciascun Operatore Aereo nel caso di più Operatori in RTI) - nel corso dell'attività – ne rileva e produce una registrazione su base trimestrale dei movimenti, con l'avviso ai Direttori dell'esecuzione del contratto (contestualmente all'occorrenza) di eventuali variazioni delle caratteristiche fisiche e logistiche, di servizi di assistenza e di sicurezza, etc.…
Tale rilevazione deve essere costantemente aggiornata dall'Operatore Aereo.
Il servizio viene espletato in ambito regionale. Possono essere previsti voli con destinazione verso strutture sanitarie extra regionali. È facoltà della Stazione Appaltante prevedere anche un'operatività estesa a regioni limitrofe.

2.4. ATTIVITA' E SERVIZI DI SUPPORTO

Le attività e i servizi di supporto forniti dalla D.A. devono comprendere, a titolo non esaustivo, i seguenti:

- l'impiego di personale qualificato, in numero adeguato, a garantire l'operatività ed il mantenimento in efficienza degli aeromobili assegnati al servizio;
- approvvigionamento e gestione del combustibile per gli elicotteri, in conformità ai requisiti di qualità e sicurezza previsti per il combustibile aeronautico;
- addestramento iniziale e ricorrente del personale assegnato al servizio, comprendente gli equipaggi di volo (personale di condotta, tecnico manutentore/operatore al verricello), il personale sanitario (medico ed infermieristico) reso disponibile dal Servizio Sanitario Regionale ed il personale messo a disposizione dal Soccorso Alpino regionale (CNSASC);
- gestione e manutenzione ordinaria dell'elisuperficie esistente presso la Base HEMS di Napoli, con estensione alla Base HEMS di Salerno nel caso di riposizionamento presso altra area;

- gestione e manutenzione ordinaria delle strutture logistiche messe a disposizione dalla S.A. comprendenti hangar, ove presenti, alloggi e arredamenti per il personale in turno, compresi materiali, suppellettili e dotazioni soggette ad usura e/o consumo, provvedendo a propria cura e spese alle manutenzioni ordinarie delle stesse;
- fornitura e mantenimento in efficienza della dotazione sanitaria a carico della D.A.;
- sorveglianza e custodia degli elicotteri e delle attrezzature presso le basi a prevenire atti di illecita interferenza;
- fornitura di dotazione informatica e telefonica (fissa e mobile) a servizio del personale della D.A..

3. NORMATIVA TECNICA DI RIFERIMENTO

Il presente Capitolato disciplina il servizio di soccorso sanitario con elicotteri. L'esecuzione del servizio da parte della D.A., nonché tutti i rapporti tra l'Amministrazione contraente e la D.A. sono regolati dalle norme vigenti e dalle condizioni indicate nel presente capitolato,

Si riporta di seguito, in termini non esaustivi e senza pregiudizio di discipline future, la normativa Tecnica Operativa di riferimento per l'elaborazione del presente Capitolato e l'esecuzione delle attività nei termini di applicabilità specifica.

1. Regolamento (UE) 965/2012 della Commissione del 5 ottobre 2012, aggiornata dai successivi Regolamenti a comprendere il Regolamento (UE) 2016/1199 della Commissione Europea del 22 luglio 2016 con correlate decisioni EASA (AMC GM e CS-FTL.1), che stabilisce i requisiti tecnici e le procedure amministrative per quanto riguarda le operazioni di volo ai sensi del regolamento (CE) 216/2008 del Parlamento europeo e del Consiglio;
2. Regolamento (UE) 1321/2014 della Commissione Europea del 26 novembre 2014 sul mantenimento della navigabilità di aeromobili e di prodotti aeronautici, parti e pertinenze, nonché sull'approvazione delle imprese e del personale autorizzato a tali mansioni (riformulazione del Regolamento (CE) n 2042/2003, e successivi Regolamenti che lo hanno modificato, che sono di conseguenza abrogati);
3. Regolamento (UE) N. 376/2014 DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO del 3 aprile 2014 concernente la segnalazione, l'analisi e il monitoraggio di eventi nel settore dell'aviazione civile;
4. D.Lgs 185/2005 – attuazione della Direttiva 2000/79/CE;
5. ICAO – Annesso 16 Volume I - Environmental Protection;
6. ICAO – Annesso 19 - Safety Management System;
7. ICAO – Safety Management Manual (SMM) doc. 9859 Ed. 3;
8. Norma EN 13718-1 edizione corrente: Medical vehicles and their equipment — Air ambulances Part 1: Requirements for medical devices used in air ambulances;
9. Norma EN 13718-2 edizione corrente: Medical vehicles and their equipment - Air ambulances - Part 2: Operational and technical requirements of air ambulances;
10. Norme legislative e regolamentari nazionali di vario ordine e grado in vigore che abbiano attinenza con le attività oggetto del presente Capitolato, fatte salve esclusioni per revisioni, abrogazioni occorse o occorrenti; per specificità, ma non esaustiva, si citano:
    - Enac Deliberazione N. 50/2014 "Abrogazione del regolamento ENAC denominato "Regolamento per il rilascio della licenza di esercizio di lavoro aereo" adottato con deliberazione n. 28 del 16 giugno2009: "Visto il Regolamento (UE) n. 379/2014 della Commissione del 7 aprile 2014 recante modifica del regolamento (UE) n. 965/2012 della Commissione che stabilisce i requisiti tecnici e le procedure amministrative per quanto riguarda le operazioni di volo. ai sensi del regolamento (CE) n. 216/2008 del Parlamento europeo e del Consiglio";
    - Enac Nota Informativa 2014-0005 del 25 luglio 2014 "REGOLAMENTO (UE) N. 965/2012 -

OPERATIONAL SUITABILITY DATA, OPERAZIONI SPECIALIZZATE E CAT A-A, PALLONI E ALIANTI (informazioni sull'entrata in vigore dei Reg. (UE) n. 71/2014 e n. 379/2014 in Italia);

- Enac Report on the conversion of national helicopter Commercial Air Transport (CAT) Air Operator Certificates (AOCs) into AOCs compliant with Commission Regulation (EU) No 965/2012 - i.a.w. Article 7 sub 2. of Commission Regulation (EU) No 965/2012 – Rev 2 07 November 2014;
- Enac Regolamento Costruzione ed Esercizio degli Eliporti - Edizione n. 1 del 20 ottobre 2011, e riferimento a Disposizione del 21/01/2015 a Modifica del paragrafo 1.4 Capitolo 1;
- Enac Regolamento Certificazione dei prestatori di servizi aeroportuali di assistenza a terra – Edizione 5 del 23 aprile 2012;
- Enac Regolamento per le iscrizioni negli albi e nel registro del personale di volo - Ed. 3 del 10/7/2008;
- Decreto 1° febbraio 2006 - Norme di attuazione della legge 2 aprile 1968, n. 518, concernente la liberalizzazione dell'uso delle aree di atterraggio;
- Circolare Enac APT-36 del 30/10/2013 - Avio-Idro-Elisuperfici: Gestione e Autorizzazione;
- Regolamento Enac Disciplina generale della protezione antincendio per gli Aeroporti di aviazione generale e le Aviosuperfici Ed. 1 del 2 febbraio 2011;
- Decreto 6 agosto 2014 Ministero dell'Interno (G.U. 20 agosto 2014, n. 192) "Disposizioni sul servizio di salvataggio e antincendio negli aeroporti ove tale servizio non è assicurato dal Corpo nazionale dei vigili del fuoco e negli eliporti e sul presidio di primo intervento di soccorso e lotta antincendio negli aeroporti di aviazione generale, nelle aviosuperfici e nelle elisuperfici";
- Regolamento Enac Edizione n° 2emendamento 1 del 24/03/2017- Regolamento sull'impiego, sui limiti dei tempi di volo e di servizio e requisiti di riposo per l'equipaggio di condotta degli elicotteri adibiti al trasporto aereo di passeggeri per collegamenti con piattaforme petrolifere, per servizio medico di emergenza e per attività di ricerca e soccorso in montagna;
- Regolamento Enac Edizione 1 del 22 dicembre 2016 – Infrastrutture a Servizio dell'Attività HEMS;
- Regolamento Enac Edizione 3 del 22 dicembre 2016 - Regole dell'Aria Italia;
- Regolamento Enac Edizione 2 dell'8 giugno 2015 - Servizi di Traffico Aereo;
- Regolamento Tecnico ENAC, EASA Part 145, Part M, ecc - Norme relative all'aeronavigabilità degli elicotteri e alla loro manutenzione;
- Linea Guida Enac Nr LG-2013/1: Ed. n. 1 del 6 giugno 2013 Integrazione del Safety Management System nel Sistema di Gestione dell'Organizzazione;
- DD. 41/6821/M3E Parte II dell'8.11.'94 applicabile al SAR in montagna;
- Circolare ENAC NAV-11D del 20/12/2013 - Licenza esercizio stazione radio;
- Circolare ENAC OPV- 24 del 23/12/2015- Equipaggiamenti di comunicazione radio, di navigazione e transponder;
- AIP Italia;
- Decreto Legislativo 3 agosto 2009, n. 106 - Disposizioni integrative e correttive del decreto legislativo 9 aprile 2008, n. 81, in materia di tutela della salute e della sicurezza nei luoghi di lavoro;
- Di emissione Conferenza Stato-Regioni:
- Accordo ai sensi dell'art. 4 del decreto legislativo 28 agosto 1997, n. 281, recante "Linee guida per l'organizzazione dei servizi di soccorso sanitario con elicottero" – Repertorio n. 2200 del 3 febbraio 2005;
- Prestazioni e limitazioni contenute nei Manuali di Volo degli elicotteri e negli altri documenti di

navigabilità, quali le Prescrizioni di Aeronavigabilità, le MEL, i STC, i SBs, ecc.

4. DECORRENZA E DURATA DEL SERVIZIO

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

- **Napoli**, elisuperficie dell'A.O.R.N. Cardarelli per il servizio H24;
- **Salerno**, aeroporto di Pontecagnano per il servizio diurno.

Dalla data di sottoscrizione del contratto, la D.A. deve procedere all'attivazione del servizio entro il termine massimo di 180 giorni. Il servizio ha una durata di 5 (cinque) anni a decorrere dalla data indicata nel contratto stipulato a seguito dell'aggiudicazione definitiva. Alla scadenza del periodo quinquennale, il contratto può essere rinnovato per un successivo periodo di due anni, previa motivata valutazione della S.A. espressa nel provvedimento di rinnovo del servizio. Nessuna pretesa può essere vantata dalla D.A. in caso di mancato esercizio di tale possibilità, che resta ad esclusiva discrezionalità della S.A..

5. CARATTERISTICHE DEL SERVIZIO

La D.A. 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.

5.1. TIPOLOGIA D'INTERVENTI

Gli interventi con l'elicottero, nel rispetto delle quattro tipologie organizzative indicate al paragrafo 2.1 e del quadro normativo di riferimento, sono previsti per:

- soccorso sanitario extra-ospedaliero a seguito d'incidenti del traffico, infortuni sul lavoro, infortuni sportivi e del tempo libero o in ogni caso a seguito di maxi-emergenze, 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;
- 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;
- soccorso e trasporto in occasione di emergenze di massa (maxi-emergenze);
- 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 non esiste altro mezzo alternativo;
- trasporto di medici specialisti sulle isole per condizioni meteo marine avverse, se è giustificato l'impiego dell'elicottero e non esiste altro mezzo alternativo;
- soccorso nelle zone montane e in ambiente ostile, con l'effettuazione di recuperi completi in cabina, anche 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, in collaborazione con il CNSAS (Corpo Nazionale Soccorso Alpino Speleologico) e gli Enti preposti;
- macro-emergenze per eventi eccezionali e soccorsi su terreni ostili, secondo necessità.

Nell'ambito degli interventi contemplati sono previsti, nel rispetto della normativa, quali operazioni soggette a specifica approvazione, l'utilizzo del verricello e le effettuazioni di operazioni HEMS. Tali approvazioni devono essere riportate sul Certificato dell'Operatore Aereo (COA) della D.A. al momento della presentazione dell'offerta.

La S.A. si riserva la facoltà di integrare i servizi aeronautici previsti dal presente Capitolato riguardo alle esigenze della programmazione e organizzazione delle attività di soccorso sanitario in emergenza sul territorio regionale. Potranno essere inoltre richieste interventi che comportano il superamento dei limiti del territorio regionale, in caso di maxi-emergenze o di particolari ed eccezionali necessità d'assistenza in emergenza o di necessità di trasferimenti in ospedali extra-regionali, già richiamati al par. 2.3.
E' fatto divieto di utilizzare i mezzi di soccorso al di fuori di tale ipotesi e delle specifiche tipologie su indicate, salvo che non sia espressamente richiesto dalla S.A. e condiviso con la D.A..
La Centrale Operativa, così come previsto dalla normativa vigente, nel richiedere l'intervento degli elicotteri dovrà definirne la natura.
La S.A. potrà variare, secondo le necessità e le esigenze che si dovessero presentare, l'organizzazione del servizio nel rispetto delle modalità previste al par.5.1.

5.2. TEMPI DI INTERVENTO

Gli elicotteri devono sostare presso le Basi HEMS di assegnazione fatto salvo che situazioni contingenti ne impediscano il rientro. L'eventuale riposizionamento degli elicotteri potrà essere disposto solo ed esclusivamente dalla S.A..
Per l'operatività diurna, nei casi di "Soccorso in Emergenza", così definiti dalla Centrale Operativa, la messa in moto dell'elicottero dovrà avvenire 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, avendo a riferimento un tempo non oltre i 5 (cinque) minuti dall'allertamento.
Nei casi di "Trasporto Secondario", la messa in moto deve avvenire, normalmente, entro un tempo massimo di 15 (quindici) minuti dalla richiesta della Centrale Operativa.
In caso di Attività notturna il tempo di risposta dall'attivazione è di 30 minuti per tutti i tipi di intervento.
La determinazione delle tempistiche, che pure incidono sui tempi di risposta dall'attivazione della missione, comunque deve essere compatibile con le procedure tecniche ed operative in ordine alla sicurezza e nella considerazione di fattori contingenti; per questi a titolo di esempio si citano, la pianificazione del volo in concomitanza con l'orario limite di accettazione delle chiamate, la verifica delle condizioni metereologiche quando marginali per la condotta del volo.
Tempi e modalità di attivazione delle eventuali estensioni sono concordate preventivamente tra le parti.
Decolli che avvengano in tempi non ritenuti congrui, con motivazioni riconducibili al comparto sanitario devono essere comunicati a cura del Comandante al Medico responsabile del servizio di elisoccorso per le valutazioni relative, e gli eventuali accertamenti di responsabilità.
Decolli che avvengano in tempi non ritenuti congrui da parte del Medico responsabile del servizio e sia accertato che la responsabilità del ritardo è a carico della D.A, con esclusione di cause tecniche di efficienza del mezzo, e in esito di confronto con la stessa D.A. è applicata una penale pari all'ammontare di un'ora di volo per la missione di riferimento.
Entrambe le circostanze sopra richiamate richiedono la redazione di un rapporto scritto sull'evento, dando evidenza delle motivazioni contingenti, a cura sia del Comandante sia del Medico responsabile del servizio: La documentazione prodotta deve essere trasmessa alla S.A. per le valutazioni di competenza.
Al termine dell'orario di servizio l'aeromobile è considerato fuori servizio operativo (FSOP). Il Comandante Pilota di stanza presso la Base dovrà comunicare alla Centrale Operativa, con idoneo mezzo di comunicazione, ogni evento di passaggio in fuori servizio operativo dell'aeromobile contestualmente al verificarsi delle circostanze. Con le stesse modalità il Comandante Pilota di stanza deve comunicare ogni giorno l'avvio del servizio.
Per ogni missione deve essere redatta apposita scheda informativa che va sottoscritta dal medico e dal Comandante. Una copia del rapporto giornaliero riepilogativo delle missioni effettuate va trasmessa al Responsabile della C.O. 118 di competenza a cura della D.A..

5.3. ATTIVAZIONE DELLE MISSIONI

Le Missioni di soccorso sono attivate dalla Centrale Operativa di Napoli su richiesta del medico della Centrale Operativa che effettua il triage e che quindi classifica a priori l'intervento, nel rispetto delle tipologie indicate al par. 5.1.

L'attivazione degli elicotteri avviene sulla base di protocolli operativi definiti dalla S.A. e forniti alla D.A. all'atto dell'inizio del servizio.

Si riportano di seguito i criteri di massima previsti dai protocolli di attivazione:

1. La Centrale Operativa di Napoli, su richiesta del medico della COT 118 territorialmente competente, classifica a priori l'intervento di soccorso quale attività HEMS, HAA, HHO, HSAR, trasferimento o altro.
2. La Centrale Operativa indica la tipologia dell'attività richiesta tra quelle previste al paragrafo 2.1 e specifica, in particolare, se si tratta di un **SOCCORSO IN EMERGENZA** o di un **TRASPORTO SECONDARIO,** data anche la differenziazione dei tempi di risposta.

La richiesta di intervento da parte della Centrale Operativa attiva l'elicottero disponibile nella Base più vicina al luogo di intervento al fine di garantire tempi di intervento più rapidi. Ove l'elicottero della Base più vicina al luogo dell'intervento non sia disponibile, la Centrale Operativa attiva l'elicottero disponibile.

5.4. CORDINAMENTO DEL SERVIZIO

Il servizio è coordinato nell'ambito del "Sistema Regionale 118" e integrato con gli altri servizi di trasporto e soccorso sanitario presenti sul territorio regionale. Il servizio si svolge nell'ambito del territorio regionale, con la possibilità di estendere l'intervento, su disposizione della Centrale Operativa, presso zone limitrofe alla Regione Campania o verso strutture sanitarie extra regionali senza che ciò possa comportare, rispetto al presente Capitolato, oneri aggiuntivi a carico della S.A..

5.5. RETE DI DESTINAZIONI SANITARIE REGIONALI

L'intera rete di destinazioni sanitarie regionali, classificate in accordo al "Regolamento ENAC per le Infrastrutture a servizio dell'attività HEMS", è riportata nell'ALLEGATO A**.**

L'elenco, notificato a ENAC da parte della Regione Campania riguarda le strutture in uso in avvio di contratto e, nel rispetto della normativa, potrà essere variato o esteso dalla Regione Campania in fase di esecuzione del servizio.

La D.A. è tenuta a inserire tutte le destinazioni di interesse regionale così come definite. Eventuali modifiche comunicate durante lo svolgimento del servizio, vanno inserite nella documentazione operativa (Operation Manual – Part C), specificando nel dettaglio le procedure operative da adottare in avvicinamento ed in partenza dal sito con eventuali limitazioni, sue caratteristiche fisiche, servizi di supporto disponibili (es. antincendio, rifornimento, ecc.), punti di contatto per l'utilizzo; per destinazioni operative in arco notturno le schede devono comprendere la rappresentazione delle rotte da e per la destinazione.

La D.A., prima dell'inizio del servizio, deve dare evidenza dell'inserimento di tali dati nella documentazione operativa; successivamente, con cadenza annuale, la D.A. deve comunicare ad ENAC il numero di movimenti effettuati presso le medesime destinazioni portando in evidenza casi di variazione nel semestre di riferimento significativi per conseguente variazione del regime normativo applicabile.

Le eventuali destinazioni aggiuntive che la S.A. identifichi nel corso della durata del presente appalto, devono essere prontamente verificate dalla D.A. per il successivo inserimento nella propria documentazione operativa; gli oneri relativi ai sopralluoghi a terra, ricognizioni in volo e attività di addestramento/formazione all'utilizzo a favore del proprio personale sono a carico della D.A.. Gli oneri relativi alle opere di adeguamento e/o costruzione di nuove infrastrutture sono a carico della S.A..

5.6. RESPONSABILITÀ NELL'ESECUZIONE DEL SERVIZIO

Le decisioni riguardanti gli obiettivi della missione afferiscono alla sfera di competenza del Medico responsabile della Centrale Operativa che ha richiesto l'intervento.
La Centrale Operativa, classifica a priori l'intervento di soccorso quale attività HEMS, HAA, HHO o HSAR. È ammessa la variazione della classificazione assegnata a seguito di evidenti errori di segnalazione dei luoghi e degli eventi, e in tali casi la D.A. è tenuta a segnalare gli errori di valutazione rilevati a fronte delle azioni intraprese dal Comandante per l'espletamento della missione, nel rispetto delle capacità operative ammesse per prestazioni, configurazione aeromobile e composizione dell'equipaggio.
Personale responsabile:

- **Il Comandante dell'aeromobile** è responsabile delle operazioni di volo, della sicurezza dell'equipaggio, della missione e dei passeggeri. Egli ha facoltà di rifiutare o di interrompere missioni di volo quando valuti non sufficienti le condizioni di sicurezza per livello di rischio ragionevolmente inaccettabile.
- **Il Medico della Centrale Operativa** che ha richiesto l'intervento è responsabile per le determinazioni afferenti l'ordine della missione di volo.
- **Il Medico in servizio presso la base HEMS** è responsabile dell'intervento e della missione sanitaria.
- **Il Tecnico esperto dell'elisoccorso in servizio presso la base HEMS (CNSASC)** è responsabile della sicurezza a terra dell'equipe di soccorso quando questa opera in ambiente montano e/o ostile; inoltre collabora nel garantire la sicurezza durante le operazioni di sbarco/imbarco mediante verricello e di volo stazionario.
- **Missione in corso senza infermo a bordo**. Il Medico Responsabile della Centrale Operativa può, modificare l'obiettivo di una missione qualora si sia verificato un evento di maggiore gravità rispetto a quello che aveva originato la missione.
- **Missione in corso con infermo a bordo**. Le decisioni riguardanti la salute dell'infermo trasportato e influenti sulla missione è competenza del Medico a bordo.

Le decisioni riguardanti la sicurezza della navigazione aerea e della missione nel complesso (utilizzo eventuale del verricello) ricadono sotto la responsabilità del Comandante. Qualora gli orientamenti per l'esecuzione siano in contrasto, prevale la decisione del Comandante.

5.7. EMERGENZE DI MASSA

In caso di eventi eccezionali, la D.A. deve 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 può diventare la Base Operativa degli elicotteri il cui orario di servizio sarà definito di volta in volta. In tal senso, la D.A. è tenuta a garantire anche l'approvvigionamento e gestione del combustibile per gli elicotteri, in conformità ai requisiti di qualità e sicurezza previsti per il combustibile aeronautico, predisponendo entro un tempo non superiore a 24 (ventiquattro) ore un mezzo rifornitore della capacità non inferiore a 5.000 (cinquemila) litri.

6. OPERATIVITÀ DEL SERVIZIO

Il servizio è erogato per tutti i giorni dell'anno senza soluzione di continuità presso:
Base HEMS di Napoli (elisuperficie dell'Azienda Ospedaliera di Rilievo Nazionale Cardarelli) – H 24;
Base HEMS di Salerno (aeroporto di Pontecagnano - SA), in orario diurno, sino ad un massimo di 12 ore e 30 minuti di operatività, nei limiti degli orari aurora-crepuscolo riportati nelle effemeridi di riferimento per la località; messe a disposizione dalla Stazione Appaltante nei termini indicati al par. 2.2.

6.1. ORARIO DI SERVIZIO

L'orario di servizio del personale di volo, in accordo con il 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", di seguito definito "Regolamento Hems/Off-Shore" è previsto fino ad un massimo giornaliero di 13.

Per la base HEMS di Salerno vengono considerati giornalmente 15 minuti per le operazioni di apertura e 15 minuti per le operazioni di chiusura della base; l'operatività deve essere assicurata nei limiti degli orari aurora (30 minuti prima dell'alba) – crepuscolo (30 minuti dopo il tramonto) secondo il riferimento delle effemeridi aeronautiche locali (fanno fede le effemeridi degli aeroporti viciniori).
Gli orari di apertura e chiusura della base HEMS di Salerno, in accordo alle effemeridi di riferimento, devono essere elaborati dalla D.A. per periodi non inferiori a 6 (sei) mesi consecutivi; copia dell'elaborato deve essere inviata con anticipo alla centrale Operativa e alla S.A., nonché tenuta esposta presso la base.
Può verificarsi il caso in cui una richiesta di intervento, avvenuta prima della scadenza delle effemeridi e comunque entro il tempo di servizio massimo, comporti un prolungamento di attività oltre l'orario, l'elicottero è considerato in servizio fino al momento in cui spegne i motori, anche se in altro sito, per non riattivarsi fino al giorno dopo.
Nel caso in cui l'elicottero sia costretto a sostare, per condizioni sfavorevoli o in caso di trasferimenti in sedi ospedaliere lontane che avvengano in orari prossimi allo scadere delle effemeridi, in siti diversi dalla base di stazionamento, l'aeromobile deve essere riportato alla base decollando dalla sede di sosta il primo minuto utile delle effemeridi, sempre che esistano condizioni meteo favorevoli e nel rispetto delle ore di riposo previste nonché del tempo massimo di servizio del giorno successivo del personale di volo.
Per tali casi l'elicottero è considerato in servizio dal momento in cui accende i motori per effettuare il volo di ritorno in base, sino all'orario normale di attivazione nel rispetto dei tempi di servizio previsti dalle norme vigenti.

Per la base HEMS di Napoli A.O.R.N. Cardarelli, il servizio reso alla S.A. ha la durata di 24 (ventiquattro) ore (di cui 2 ore massimo di fuori servizio dedicate alla manutenzione dell'elicottero e turnazione equipaggi) alle condizioni ed alle modalità previste dal presente Capitolato. Le due ore di fermo macchina sono da effettuarsi in orario di operatività della Base operativa di Salerno.
La D.A. è tenuta ad esercitare il costante monitoraggio dell'attività di volo nel rispetto dei tempi massimi di volo, di servizio e di riposo, in rigorosa aderenza a quanto previsto dal richiamato Regolamento Enac. Inoltre, pari monitoraggio deve essere esteso all'attività degli operatori al verricello, quando impiegati anche in operazioni di manutenzione, valutando gli aspetti legati alla fatica con identificazione degli "hazards" e analisi dei rischi associati.
Il mancato rispetto dell'orario di servizio, per inoperatività dell'elicottero per qualsiasi motivo, può comportare l'applicazione delle penali previste dal presente capitolato.

6.2. 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 alla Base.
La sosta dell'elicottero con motori in moto è da evitare, salvo espressa necessità legate situazioni operative e/o sanitarie e comunque subordinata al giudizio insindacabile del Pilota Comandante; in questo ultimo caso, la sosta con motore in moto, se superiore ai 5 (cinque) minuti, resta a carico della D.A.
Sono a carico della D.A. le ore di volo effettuate per attività di verifiche tecniche (es. successive a interventi di manutenzione, ecc.) e attività di addestramento del personale della D.A.. Analogamente non sono addebitate alla S.A. le ore di volo effettuate per attività di ricognizioni / verifiche in volo, se non preventivamente richieste e autorizzate dalla S.A..

6.3. DOTAZIONE INFORMATICHE E TELEFONICHE

La D.A. deve fornire, manutenere e sostituire, quando inefficienti o ritenuti obsoleti, almeno 4 (quattro) tablet, di cui 2 (due)vengono messi a disposizione del personale della D.A. (equipaggio di condotta e personale tecnico) e 2 (due) vengono messi a disposizione del personale della S.A. (Medico ed Infermiere in turno) e devono comprendere connessione di rete per interfacciarsi con il server della Centrale Operativa.

Al fine di agevolare il processo di fatturazione, la D.A. deve costituire e aggiornare quotidianamente un database che comprenda, a titolo non esaustivo, almeno i seguenti dati:

- missione effettuata, distinta per tipologia (intervento primario o secondario)
- orari di attivazione del servizio e delle missioni
- tempi di accensione e spegnimento dei motori elicottero
- eventuale utilizzo del verricello, specificando numero di cicli effettuati
- eventuale imbarco/sbarco dal volo stazionario in effetto suolo
- esito della missione comprensivo del luogo di ricovero del paziente
- ore di volo e numero di cicli verricello effettuati per attività operativa e addestrativa.
- orari di fermo del servizio per motivi tecnici / meteorologici / organizzativi / altro

La D.A. deve dotare ciascuna Base di almeno un'utenza telefonica fissa e due mobili (per equipaggio di condotta e personale tecnico). Gli oneri derivanti da attivazione e utilizzo delle utenze sono a carico della D.A..

6.4. FUORI SERVIZIO

Le circostanze che interrompono il servizio possono avere diversa natura, quindi diversa causalità.
Ad eccezione di condizioni con caratteristiche di prevedibilità, quali ad esempio per interventi di manutenzione programmata dell'elicottero che sottostanno a specifica disciplina, Il Pilota Comandante in servizio ha l'obbligo di segnalare lo stato di "*fuori servizio*" ogni qualvolta si verifichi che esistono condizioni o situazioni che non consentono l'impiego dell'elicottero, in sicurezza, per lo svolgimento della normale attività di volo.
Considerato che lo stato di operatività ha rilevanza anche nella determinazione dei compensi da attribuire alla D.A., il Pilota Comandante ha 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 S.A. ed alla Centrale Operativa la variazione dello stato di operatività di "*Fuori servizio*" o "*Limitazione d'impiego*".

L'infermiere di turno nella Centrale Operativa registra in un apposito registro 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 con distinzione e alle seguenti modalità in fattispecie di:

- **FSME** - Fuori servizio meteo: telefonata seguita da comunicazione scritta;
- **FSTE** - Fuori servizio tecnico: telefonata seguita da comunicazione scritta corredata da modulo di rilevamento avaria e/o modulo di intervento manutentivo;
- **FSOR** – Fuori servizio organizzativo: telefonata seguita da comunicazione scritta.

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 determinato 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.

Per interruzioni dovute a FSTE o FSOR sarà applicata una penale unicamente qualora allo scadere del termine delle 24 (ventiquattro) ore dal ricevimento della PEC da parte della S.A. e della Centrale Operativa, la D.A. non abbia provveduto ripristino del servizio.
Nel periodo di indisponibilità di un elicottero, la continuità del servizio sull'intero territorio regionale, dovrà essere assicurata dall'altro elicottero, compatibilmente con l'operatività del servizio associata (H24 o diurna). La disponibilità di tale elicottero non esime la D.A. dal predisporre la sostituzione dell'aeromobile in "*fuori servizio*", né dal pagamento delle previste penali. È a carico della D.A. ogni responsabilità civile e penale derivante dalla sospensione ingiustificata del servizio. Nel caso in cui l'indisponibilità dell'elicottero, per qualsiasi motivo, superi

le 24 ore, l'elicottero dovrà essere sostituito da altro mezzo avente tipologia, capienza, prestazioni, abilitazioni, equipaggiamenti e installazioni uguali o superiori a quelli previsti dal presente capitolato.
La S.A. si riserva di effettuare verifiche sull'elicottero proposto come sostitutivo, prima della sua immissione in servizio, per rispondenza ai requisiti del presente Capitolato
L'elicottero sostitutivo dovrà essere disponibile presso la base entro 24 ore dalla comunicazione di "fermo macchina", salvo che nel frattempo non sia rientrato in servizio l'elicottero titolare.

7. REQUISITI DELL'ORGANIZZAZIONE E DOCUMENTAZIONE RICHIESTA

7.1. REQUISITI DELL'ORGANIZZAZIONE

La D.A. deve avere implementato un "Management System" come richiesto dal regolamento 965/2012, che comprenda almeno i seguenti elementi:

1. Un 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;
2. Analisi dei potenziali pericoli (hazards) e rischi associati (risk assessment) per le operazioni condotte in ambito HEMS e tale analisi deve essere preparata prima dell'avvio del servizio e completata con azioni di mitigazione applicabili alle basi di Napoli e Salerno entro un mese dall'avvio del servizio e poi aggiornata con cadenza almeno annuale,
3. Obiettivi (target) e relativi indicatori (Safety Indicators) mirati al monitoraggio della sicurezza delle operazioni di volo in ambito HEMS. Gli obiettivi e relativi indicatori devono includere 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 / operativo (piloti e tecnici) che si avvicenda sulle basi di Napoli e Salerno,
5. Un Emergency Response Plan (ERP), per ognuna delle due basi operative, condiviso per gli aspetti di interfaccia con l'Amministrazione,
6. Un sistema computerizzato (database) di gestione, in termini investigativi e statistici, dei dati sensibili per la sicurezza del volo, provenienti dagli indicatori e dai "safety reports".

I suddetti requisiti si applicano anche alla Ditta di Manutenzione sia essa parte integrante dell'organizzazione della D.A. o contrattata.
Prima dell'inizio delle operazioni la D.A. deve avere eseguito ed elaborato relativo rapporto di Audit a cura del proprio Sistema Qualità presso le basi di Napoli e Salerno.

7.2. DOCUMENTAZIONE

Le attività svolte nell'ambito del contratto devono essere documentate mediante compilazione di modulistica che la D.A. deve predisporre ed inviare alla S.A.. Eventi o situazioni che possono limitare o inibire la corretta prestazione del servizio devono essere tempestivamente resi noti alla S.A.
La D.A. è tenuta a costituire e mantenere aggiornata presso ciascuna Base, una biblioteca tecnico-operativa che può essere anche in formato elettronico / informatizzata. A titolo esemplificativo, ma non esaustivo, essa deve contenere documentazione di natura gestionale, operativa e tecnica quale supporto essenziale per le attività previste, come di seguito indicato.

7.2.1. DOCUMENTAZIONE OPERATIVA

1) Capitolato tecnico per il servizio di Elisoccorso nella Regione Campania.
2) Manuale delle Operazioni (O.M.).
3) A.I.P. Italia (anche solo estratti per specifica applicabilità).
4) NOTAM dell'area di operazioni.
5) Cartografia e manualistica per la pianificazione e la condotta del volo in accordo alle regole del volo a vista (VFR) e strumentale (IFR).

6) "*Regolamento ENAC sull'impiego, sui limiti dei tempi di volo e di servizio e requisiti di riposo per l'equipaggio di condotta degli elicotteri adibiti al trasporto aereo passeggeri per collegamenti con piattaforme petrolifere, per servizio medico di emergenza e per attività di ricerca e soccorso in montagna*". Edizione 2 del 16/09/2009 emendamento 1 del 24.03.2017.
7) Regolamento UE 965/2012 e successive integrazioni.
8) D.D. 41/6821/M.3E "*Norme inerenti alle operazioni del servizio medico di emergenza (HEMS) e elisoccorso in montagna (SAR) - parte II"* del 08/11/1994.
9) Regolamento ENAC "*Regole dell'aria*", edizione 3, del 22dicembre 2016.
10) Conferenza Stato – Regioni - Repertorio n. 2200 del 3 febbraio 2005 Allegato 5 "*Trasporto dei pazienti affetti da malattie contagiose, protezione degli equipaggi di volo delle Ditte esercenti il trasporto aereo*" all'Accordo ai sensi dell'art. 4 del decreto legislativo 28 agosto 1997, n. 281, recante "*Linee guida per l'organizzazione dei servizi di soccorso sanitario con elicottero*".
11) Registri di tutto il personale sanitario (medici ed infermieri della S.A.) e tecnico di elisoccorso (SASC) sottoposto ad addestramento iniziale e ricorrente a carico della D.A., con evidenza di effettuazione delle attività.
12) Tabelle delle Effemeridi locali con evidenza della fonte editrice aeronautica.

7.2.2. DOCUMENTAZIONE TECNICA

Elicottero

1) Manuale di Manutenzione dell'elicottero.
2) Manuale di Manutenzione del motore.
3) Prescrizioni di Aeronavigabilità (PA) / Airworthiness Directives (AD).
4) I.P.C. (Illustrated Parts Catalogues) dell'elicottero e del motore.
5) S.B./S.L./C.S.L. elicottero e motore.
6) C.M.M. (Component Maintenance Manual) degli equipaggiamenti ausiliari installati comprensivi di quelli relativi all'equipaggiamento sanitario.
7) M.O.E. (Maintenance Organisation Exposition) della ditta di manutenzione, con allegata LOA, approvata ENAC- Direzione Operazioni di competenza per la Base Operativa HEMS.
8) Una raccolta di procedure (cosiddette "Line Maintenance Procedures"), a cui il tecnico elicotterista deve attenersi, per la gestione dei processi di manutenzione sulla base operativa.
9) Tabulato previsionale delle attività di manutenzione di linea, mantenuto aggiornato dall'ufficio Tecnico (CAMO) della D.A., previste in accordo al Programma di Manutenzione approvato.
10) Una raccolta di cartoni di lavoro relativi alle ispezioni di manutenzione di linea per cui la base operativa risulta approvata.
11) Copia delle pagine dei Quaderni Tecnici di Bordo e delle registrazioni di manutenzione (ad esempio rapporti di lavoro) relativi ad un periodo di tempo non inferiore a tre mesi.
12) Inventario scorta minima delle parti di ricambio e delle attrezzature, per la Base Operativa HEMS.
13) Programma di monitoraggio dei parametri motore (ECM).

Organizzazione

1) Copia del Programma di manutenzione approvato dall'Autorità Aeronautica.
2) M.E.L. (Minimum Equipment List) approvato dall'Autorità Aeronautica.

Tutte le registrazioni relative alla gestione, allo svolgimento dei servizi, devono essere conservate dalla D.A. al fine di potere predisporre documentati rapporti sullo svolgimento dell'attività per tutto il periodo di durata del contratto e almeno 6 (sei) mesi oltre la vigenza fatti salvi tempi maggiori per politica di gestione dell'Operatore e/o normativa applicabile.

8. PULIZIA E DISINFEZIONE AEROMOBILE

La D.A. è responsabile della pulizia interna degli elicotteri e della loro disinfezione; in considerazione dei rischi correlati alle varie tipologie infettive che possono interessare i pazienti trasportati, in fase di avvio del servizio la D.A. e la S.A. devono definire uno specifico protocollo operativo condiviso per la pulizia e la disinfezione degli elicotteri assegnati al servizio.

9. MISSIONI DI RIFERIMENTO

Considerando l'orografia del territorio regionale ed in accordo alle esigenze operative di ciascuna delle basi, si descrivono di seguito i profili di missione che gli elicotteri devono garantire al momento dell'immissione in servizio.

Eventuali margini di prestazione migliorativi sono oggetto di valutazione qualitativa, secondo i criteri di valutazione descritti nel disciplinare di gara e relativi allegati.

Tutte le informazioni fornite devono essere comprovate, all'atto dell'offerta e a pena di esclusione e/o di non valutazione, da opportuna documentazione tecnica a supporto, quali: Manuale di Volo - e relativi supplementi, degli elicotteri proposti - o dichiarazioni rilasciate e sottoscritte dal Costruttore degli elicotteri proposti.

9.1. BASE DI NAPOLI E DI SALERNO

Condizioni generali di missione (comprendente l'installazione del verricello di soccorso)

a) Fino a condizioni di temperatura ISA+15°C;

b) Persone a bordo: equipaggio di volo (peso per pilota 85kg), membro di equipaggio tecnico HEMS (peso 85 kg), un medico (peso 90 kg), un infermiere (peso 90 kg), un Tecnico di Elisoccorso (CNSAS – SASC - peso 90 kg);

c) Peso attrezzature sanitarie aggiuntive oltre al kit sanitario (elettromedicali, zaini, materiale di supporto): 120 kg;

d) Riserva Carburante a bordo: 30 minuti calcolati alla BES (Best Endurance Speed) alla quota di 1500ft AMSL in condizioni ISA + 15°C.

Profilo di missione di soccorso primario

L'elicottero, nella configurazione di offerta (comprendente l'installazione del verricello di soccorso), deve essere in grado di decollare nelle condizioni generali di missione sopra descritte in Prestazioni Classe 1 – Procedura Categoria A (VTOL) al livello del mare.

È valutato positivamente il margine di carico pagante maggiore rispetto al minimo previsto.

Oltre alla riserva calcolata alle condizioni generali di missione, è necessario prevedere una quantità di carburante pari a 1 h di volo alla V=130 kias ed una quota pari a 2000 ft AMSL.

Profilo di missione di soccorso secondario

L'elicottero, nella configurazione di offerta (comprendente l'installazione del verricello del verricello di soccorso), con un paziente a bordo del peso di 90 kg oltre ai pesi indicati alle condizioni generali di missione b) e c), deve essere in grado di decollare in Prestazioni Classe 1 / procedura Categoria A (VTOL) a livello del mare in condizioni fino a ISA + 15°C. Il quantitativo di carburante non deve essere inferiore a 1h di volo con 30' di riserva alla V=130 kias ad una quota pari a 3000 ftAMSL.

10. SISTEMI DI COMUNICAZIONI

Durante l'esecuzione del servizio, deve essere garantita la radio-comunicazione tra gli elicotteri in volo, la Centrale Operativa e gli eventuali altri mezzi del servizio di emergenza e soccorso regionale. Gli apparati radio installati a bordo degli elicotteri con questa finalità devono soddisfare i criteri "NO HAZARD", a comprendere la compatibilità elettromagnetica secondo le norme aeronautiche di riferimento, e i requisiti in materia di telecomunicazioni.
Gli oneri relativi all'acquisizione, installazione e mantenimento in efficienza degli apparati radio sono a carico della D.A., la quale è tenuta inoltre ad adeguare le proprie apparecchiature alle eventuali nuove reti di radiocollegamenti, nel caso in cui l'Amministrazione regionale ne disponga l'attuazione.
È oggetto di valutazione qualitativa l'offerta da parte delle Ditte Concorrenti di sistemi di tracciamento satellitari installati a bordo degli elicotteri, che ne consentano la localizzazione/rappresentazione in tempo reale su sistemi informatici durante tutte le fasi del volo.

11. CARATTERISTICHE TECNICHE DEGLI ELICOTTERI

11.1. CARATTERISTICHE GENERALI

Gli elicotteri da destinare al servizio devono essere del tipo plurimotore a turbina, di produzione recente, con avionica di ultima generazione, in possesso di certificazione in Categoria A in accordo alle norme aeronautiche JAR 29, o EASA CS 29, o FAR PART 29, con data di prima immatricolazione non antecedente al 01/01/2016.
Gli elicotteri in offerta devono essere in grado di garantire prestazioni in Classe 1 compatibili con lo stato dei luoghi per ciascuna delle elisuperfici della rete di destinazioni, così come definita in ALLEGATO A, nel rispetto del peso in configurazione operativa, approvata dalla competente Autorità aeronautica, per i profili di missione descritti al precedente paragrafo 9.
Gli elicotteri proposti devono presentare livelli di rumorosità esterna inferiori ai limiti ammessi dagli Standard e Pratiche Raccomandate (SARPS) ai limiti ICAO, da attestare con relativo certificato.
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 esercenza (locazione, leasing, anche finanziario, sublocazione, comodato d'uso, etc.). 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 in cui l'O.E. partecipante offra elicotteri nuovi di fabbrica di cui non abbia ancora titolo di proprietà/esercenza, dovrà produrre:

- idoneo documento del costruttore che attesti l'impegno per la consegna dell'elicottero/i al solo operatore Concorrente identificato per ragione sociale e riportare il numero di serie;
- impegno del medesimo Concorrente a presentare la certificazione dell'avvenuto inserimento in flotta dell'elicottero, immatricolato, almeno 30 (trenta) giorni antecedenti la data di attivazione del Contratto, rispondente alle caratteristiche tecniche offerte.

11.2. CARATTERISTICHE DOTAZIONI EQUIPAGGIAMENTI E SISTEMI

Caratteristiche

- Cabina sanitaria dotata di porte scorrevoli su entrambi i lati dell'elicottero; queste, se di accesso per l'imbarco del paziente barellato, devono essere di dimensioni tali da consentire un agevole operazione di caricamento del paziente barellato.
- Altezza dal terreno dell'estremità della pala del rotore principale in movimento non inferiore a 2,45 m con il ciclico in posizione neutra.
- Altezza dal terreno del rotore di coda (da intendersi come distanza fra il punto più basso delle pale del rotore o della struttura che lo contiene dal terreno) non inferiore a 0,9 m.
- Vano bagagliaio (nella configurazione proposta e con paziente barellato a bordo), preferibilmente separato dalla cabina sanitaria, di dimensioni adeguate e comunque non inferiori a 0.6 m^3.
- Porte laterali di accesso alla cabina sanitaria in grado di garantire l'esecuzione delle operazioni al verricello
- Pianale lavabile e compatibile con l'impiego di ramponi in cabina senza danneggiamenti.
- Oltre la configurazione per equipaggio di due piloti (o un Comandante ed un membro di equipaggio tecnico HEMS/operatore al verricello), capacità nel comparto sanitario per:
  - almeno 2 membri di equipaggio sanitario, un paziente barellato, un esperto del soccorso alpino;

  Gli elicotteri devono inoltre garantire la possibilità di trasportare due pazienti barellati oltre, e non meno di due membri di equipaggio sanitario.

Dotazioni avioniche:

Sono consentite soluzioni equivalenti dal punto di vista funzionale, se supportate da una relazione con evidenze di comparazione.

- Avionica certificata per operazioni VFR diurno e notturno, IFR *single e dual pilot;*
- Radar meteorologico (installazione completa);
- TAWS (Terrain Awareness Warning System);
- GPS connesso con un Sistema digitale di visualizzazione delle mappe, in grado di consentire agli utilizzatori la regolazione della scala di visualizzazione delle mappe;
- Impianto interfonico piloti-passeggeri completo di cuffie adeguate, ed almeno una per ogni componente dell'equipaggio di missione e passeggero trasportato con possibilità di conferenza nel comparto sanitario, isolabile da piloti e possibilità di collegamento Bordo-Terra-Bordo.

Equipaggiamenti e sistemi

- Registratori di voce e di volo (CVR/FDR);
- HUMS (Health and Usage Monitoring System);
- Sistema divisorio fisso o mobile per separazione del comparto sanitario dalla cabina di pilotaggio a prevenire inquinamento luminoso durante il volo notturno.
- Battellino, di tipo approvato, della capacità non inferiore al numero massimo di persone previste a bordo e corredato di ELT(S).
- Predisposizioni galleggianti di emergenza
- Freno rotore;
- Due luci di atterraggio di cui una brandeggiabile;
- Luci di posizione bianche ad intermittenza ad alta intensità;
- Sistema ossigeno: capacità complessiva impianto di erogazione dell'ossigeno medicale non inferiore a 1800 litri a condizioni normali (c.n.);
- Sistema di gestione motori "FADEC";
- Verricello di soccorso con portata nominale non inferiore a 270 kg lunghezza del cavo non inferiore a 80 m.

- Sistema di riscaldamento cabina in condizioni di temperatura ambiente < 15°C;
- Carrello dotato di sistema antiaffondamento;
- Sistema trancia cavi (wire strike protection system).

11.3. EQUIPAGGIAMENTO SANITARIO E DI SOCCORSO

Gli elicotteri devono essere equipaggiati, al momento dell'immissione in servizio, con i dispostivi, strumenti e attrezzature, comprendenti:

1) Configurazione cabina per operazioni EMS con apposito Kit approvato secondo i requisiti applicabili della normativa EASA Part 21. Il Kit EMS deve avere una capacità complessiva dell'impianto di erogazione dell'ossigeno medicale non inferiore a 1800 litri. La D.A. è responsabile per gli aspetti aeronautici per le operazioni di ricarica delle bombole di ossigeno del Kit EMS. La ricarica delle bombole deve essere effettuata presso ditte autorizzate in conformità alle vigenti norme che la Ditta Aggiudicataria deve qualificare, prima dell'inizio del servizio, come fornitori in conformità alla norma EASA Parte 145.
2) Apparecchiature ed equipaggiamenti sanitari e non sanitari (Allegato B: B1-Equipaggiamenti sanitari. Qualsiasi apparato medicale prima dell'immissione in servizio, deve essere approvato per l'utilizzo in ambiente aeronautico secondo criteri "NO HAZARD". L'approvazione deve essere riportata nei documenti dell'elicottero e della Ditta Aggiudicataria.

   In particolare, tutti gli apparati medicali, con utilizzo previsto in volo, devono:

   - aver effettuato le prove di compatibilità elettromagnetica,
   - essere fissati al Kit EMS di cabina con dispositivi di ritegno approvati secondo normativa EASA Part 21.

   Salvo quanto diversamente e specificatamente concordato, la D.A. deve assicurare l'efficienza dell'equipaggiamento sanitario di seguito elencato e riportato nell'Allegato B. Per malfunzionamenti o avarie la D.A. deve raccogliere le segnalazioni dal personale sanitario tramite apposito modulo, provvedendo al tempestivo ripristino dell'efficienza delle attrezzature interessate o, quando necessario, alla loro immediata sostituzione, stante l'esigenza di garantire con continuità l'operatività di tutte le apparecchiature elencate e relativi componenti.
3) fornitura dei DPI descritti nell'Allegato B, previa approvazione da parte delle singole ASL – datori di lavoro e con le modalità da queste indicate.

Si specifica che:

- In considerazione del rapido evolvere della tecnologia sanitaria e della durata pluriennale dell'appalto, l'Amministrazione, può richiedere l'impiego a bordo di tecnologie attualmente non previste di uso continuativo o saltuario dando alla Ditta Aggiudicataria tempo sei mesi per regolarizzarne l'impiego sull'aeromobile in ottemperanza alle normative vigenti;
- devono essere inseriti, con oneri a carico della D.A. le scritte ed i loghi (come verranno successivamente comunicati dall'Amministrazione) sulle due fiancate e nella parte ventrale con esclusione dell'uso di adesivi.

Equipaggiamento sanitario

Ciascun elicottero deve essere dotato dei seguenti equipaggiamenti rispondenti alle caratteristiche indicate:

- prese per l'alimentazione e la ricarica delle apparecchiature elettromedicali in uso al servizio e punti di supporto per infusioni;
- supporto per aspiratore portatile;
- 2 (due) prese a innesto rapido per l'ossigeno;
- supporto per contenitore per rifiuti taglienti con chiusura di sicurezza di almeno 2 litri di capacità;
- barella aeronautica più posizioni con blocchi di fissaggio;
- n. 1 barella verricellabile (seconda barella);
- kit seconda barella (sempre disponibile presso le due Basi HEMS).

Inoltre, dovrà essere installabile a bordo n. 1 tavola spinale radiotrasparente con sistema di bloccaggio paziente.

Le culle termiche devono essere certificate con apposito. STC (Supplement Time Certificate) con applicabilità compatibile con il Kit EMS installato.

12. 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 D.A. stessa, se questa possiede i requisiti certificativi necessari, ovvero da ditta esterna approvata e rispondente alle prescrizioni EASA Annesso II parte 145, con la quale sia stato stipulato un contratto di manutenzione approvato, che opererà presso le Basi Operative HEMS.
Le basi di Napoli e Salerno devono essere approvate come "Line Station" per eseguire tutte le manutenzioni di "Linea" previste dalla Specifica delle Abilitazioni e dalla LOA della Ditta di Manutenzione, per il tipo di elicottero in servizio.
Le registrazioni di manutenzione devono descrivere in modo dettagliato su appositi cartoni di lavoro tutte le singole attività completate dal Tecnico elicotterista in servizio.
Ai fini della scelta del programma di manutenzione più adeguato la D.A. deve fornire evidenza di aver valutato l'impatto in termini di operatività di tutti i programmi proposti dai Costruttori cellula e motori.
La D.A. 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 l'esecuzione contemporanea di interventi di "*base maintenance"* sugli elicotteri delle due Basi HEMS.
L'Operatore deve implementare sui propri cartoni/norme ed ordini di lavoro le raccomandazioni dei Costruttori cellula e motori sulla manutenzione supplementare applicabile ai diversi ambienti operativi (vicinanza al mare, inquinamento, ecc..). L'esecuzione di tali interventi deve essere registrata sul Quaderno Tecnico di Bordo con CRS (Certificazione di Rilascio in Servizio) distinto rispetto a quello previsto per l'ispezione giornaliera.
La S.A. 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, redatto su base annuale, deve tenere conto delle esigenze combinate di entrambi gli elicotteri, e deve essere preparato su una previsione del volato.

12.1. FERMI TECNICI

I fermi tecnici e ogni circostanza di sostituzione dell'elicottero, per il quale è dovuta comunicazione anticipata delle marche di immatricolazione, devono essere giustificati da relazioni tecniche e dai rapporti di lavoro attinenti. Qualora il fermo tecnico è a carico della base con servizio H24 e ricada nelle fasce orarie di attività diurna, l'elicottero di base con servizio diurno provvede a garantire il servizio su tutto il territorio regionale.

Manutenzione programmata
Gli interventi di manutenzione programmata che richiedono un "fermo tecnico" devono essere segnalati per iscritto dalla D.A. alla S.A. e alla Centrale operativa di riferimento almeno 48 (quarantotto) ore prima della loro effettuazione
Per l'elicottero della base H24 di Napoli, sono previste due ore giornaliere di franchigia per gli interventi di "manutenzione di linea", non cumulabili, durante le quali non è richiesta la sostituzione del mezzo. La sostituzione dell'elicottero è richiesta dalla decorrenza del fermo per manutenzione programmata qualora la previsione di durata superi due ore.

Manutenzione non programmata

La indisponibilità dell'elicottero a causa di manutenzione non programmata, avaria o incidente implica la sostituzione dell'elicottero qualora la previsione e/o stato della durata di fermo tecnico continuativo superi 6 ore.
L'elicottero sostitutivo deve essere disponibile presso la base entro 24 ore dalla comunicazione di "***fermo tecnico***", salvo che nel frattempo non sia rientrato in servizio l'elicottero titolare.

12.2. ELICOTTERI SOSTITUTIVI

La D.A. 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.
Di norma gli elicotteri proposti per la sostituzione devono essere di tipologia, e avere capienza, prestazioni, abilitazioni, equipaggiamenti e installazioni uguali o superiori a quelli previsti dal Capitolato.
La configurazione e la dotazione di accessori non possono essere inferiori a quelle di aggiudicazione.
Per gli elicotteri sostitutivi aventi tipologia, capienza, prestazioni, abilitazioni, equipaggiamenti e installazioni uguali o superiori a quelli previsti in sede di gara, sono corrisposte le corrispondenti tariffe previste dal contratto vigente.
La sostituzione oltre il termine previsto di 24 (ventiquattro) ore per motivi di avaria, incidente o interventi di manutenzione non programmata degli elicotteri delle Basi di Salerno Aeroporto di Pontecagnano e Napoli A.O.R.N. Cardarelli comporta l'applicazione delle penalità previste.
In tutti i casi di inadempienze relative alla sostituzione degli elicotteri per avaria o manutenzione in difformità a quanto previsto, è applicata una penale in ragione del costo orario corrispondente al canone fisso, per ogni ora o frazione di ora di "fuori servizio" documentato.

Nessuna sostituzione può essere eseguita per decisione unilaterale della D.A..

12.3. ATTREZZATURE, RICAMBI E MATERIALI DI SUPPORTO AGLI ELICOTTERI

La D.A. 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, disponibili presso ogni base operativa dovranno garantire l'esecuzione di tutta la manutenzione di linea approvata secondo la LOA della Ditta di Manutenzione, oltre alla risoluzione delle più comuni avarie per ogni tipo di elicottero.
In ogni caso, le seguenti attrezzature e parti di ricambio devono essere disponibili su ognuna delle due basi operative.

Attrezzature

- Compressore
- lampada portatile 24 volts con prolunga
- serie di ingrassatori
- set di attrezzature di controllo soggette a scadenza per calibrazione, come necessario in relazione al tipo di manutenzione programmata effettuata presso le basi operative
- cassetta completa di attrezzi per ordinaria manutenzione dell'elicottero
- sistema esterno di avviamento elicottero (EPU – External Power Unit) con alimentazione dalla rete elettrica della base operativa
- contenitore a pressione per soluzione di lavaggio motori corredato di demineralizzatore per acqua o adeguata scorta di acqua distillata
- Barra di traino e ruote di manovra, se necessarie per il tipo di aeromobile
- scala con piattaforma per manutenzione, di altezza adeguata al tipo di aeromobile
- sistema di illuminazione mobile, adatto per interventi manutentivi da effettuarsi in emergenza, fuori della base
- sistema di riscaldamento dell'hangar tale da garantire una temperatura adeguata durante le attività di manutenzione svolte dal Tecnico

Parti di ricambio

- n° 1 batteria di scorta
- n° 1 “starter generator”
- n° 2 candelette
- n° 1 esemplare per ogni “Pressure Switch” e “Temperature Switch”, (lo stock deve essere tenuto su almeno una delle due basi operative se compatibile per tipologia di elicottero)
- n° 1 esemplare per ogni sensore di pressione e temperature, (lo stock deve essere tenuto su almeno una delle due basi operative se compatibile per tipologia di elicottero)
- n° 1 kit filtro olio motore
- n° 1 kit filtro trasmissione
- n° 1 kit filtro carburante
- n° 1 lampada per luce di posizione
- n° 1 lampada per luce anticollisione
- n° 1 lampada per faro di atterraggio, (per base H24)
- n° 2 pneumatici, se applicabili al tipo di aeromobile

La D.A. 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 D.A. deve garantire:

- la fornitura di un sistema di gestione dell’inventario di magazzino (controllo scadenze di immagazzinamento, semplicità di utilizzazione, ecc.,).

La D.A. 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.
Il documento MEL per ogni tipo di elicottero proposto deve essere sviluppato tenendo conto degli equipaggiamenti specifici previsti dal Capitolato.

12.4. RIFORNIMENTO ELICOTTERI

La D.A. deve provvedere a proprie spese all'acquisto ed al trasporto del combustibile per gli elicotteri, garantendo un servizio di rifornimento su ciascuna Base (Napoli e Salerno), mediante apposito impianto di stoccaggio del carburante con capienza minima di 5000 litri; inoltre in funzione del tipo di elicottero in operazioni la D.A. deve garantire una scorta minima di10 ore di volo in attesa della nuova fornitura, con un sistema rapido di rifornimento.
Il carburante deve essere conservato in ossequio alle disposizioni dell’ENAC, alle vigenti leggi antincendio e alla normativa fiscale.
In caso di R.T.I., deve comunque essere possibile per gli elicotteri del servizio rifornire presso una qualunque delle due Basi Operative HEMS, senza pregiudicare la continuità e l’operatività del servizio. Le operazioni di rifornimento devono essere effettuate da personale qualificato fornito dalla D.A. nel rispetto delle modalità previste dai regolamenti in materia attualmente vigenti e secondo specifica procedura riportata nel Manuale dell'impresa M.O.E. e/o M.M.E. (C.A.M.E.), approvati dall’ENAC.

13. PERSONALE

La D.A. deve fornire il personale di Condotta degli elicotteri ed il personale tecnico necessari ad assicurare l'operatività degli elicotteri secondo quanto previsto dagli orari di servizio delle singole Basi, nel rispetto dei limiti di tempo di volo e di servizio del personale di condotta e di missione di cui alla normativa vigente.
Il Pilota Comandante, il Copilota, il Personale Tecnico in turno, sono tenuti ad indossare durante l'orario di servizio, come indicato nel presente Capitolato, le uniformi fornite dalla D.A..
Per ciascuna Base operativa, la D.A. deve individuare un pilota Comandante inserito nella lista dei piloti in possesso dei requisiti minimi richiesti dal presente capitolato, quale punto di contatto per tutte le problematiche della base.
L'Amministrazione si riserva la facoltà di richiedere la rimozione dalla turnazione di personale della D.A. assegnato al servizio regionale di elisoccorso, in presenza di comprovati motivi.
Per ogni elicottero deve essere presente sulla base operativa un tecnico di manutenzione con qualifica ed esperienza conformi ai requisiti del successivo par. 13.2.
La D.A. deve avere all'interno del proprio organico almeno due tecnici di manutenzione Certifying Staff con 10 (dieci) anni di esperienza globale nel settore elicotteristico.

Il Manuale delle Operazioni della D.A. deve 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 D.A., nel rispetto dei tempi massimi di servizio e di volo durante l'anno solare secondo quanto previsto dalla normativa vigente.

La D.A. è tenuta a programmare e a notificare all'Amministrazione i turni di servizio del personale con cadenza mensile, con almeno 30 (trenta) giorni di anticipo rispetto alla data di inizio turno.
Gli operatori al verricello con funzioni di membro di equipaggio HEMS e tecnico di manutenzione elicotteri devono rispettare i tempi di servizio relativi alla funzione più limitante. In ogni caso, per tali operatori ed in generale per i tecnici di manutenzione, la D.A. deve sviluppare una specifica analisi dei rischi connessi alla fatica completa di azioni di mitigazione.

Sono stabiliti i requisiti minimi dei piloti e dei tecnici di manutenzione Certifying Staff di seguito riportati, fermo restando il possesso delle abilitazioni in corso di validità necessarie al corretto espletamento delle missioni e del tipo di volo o delle manutenzioni richieste, come da normativa vigente.

La D.A. si impegna di propria iniziativa, o su richiesta della S.A., alla sostituzione di coloro che abbiano determinato il verificarsi di gravi disservizi o sussistano documentati motivi d'incompatibilità con le finalità operative del servizio o con il decoro dell'Istituzione.

13.1. EQUIPAGGIO DI MISSIONE

L'equipaggio di missione è così costituito:

- equipaggio di condotta;
- membro d'equipaggio HEMS;
- personale sanitario;

e, per le missioni con previsione dell'uso del verricello:

- operatore al verricello di soccorso.
- esperto di elisoccorso (appartenente al Corpo Nazionale Soccorso Alpino e Speleologico);

Nota: la funzione di membro di equipaggio tecnico HEMS è compatibile e cumulabile con il ruolo di co-pilota e/o di operatore al verricello.

Equipaggio sanitario e di soccorso

L'equipaggio sanitario, messo a disposizione dalle Aziende sanitarie della Regione Campania, è composto da:

- 1 medico anestesista rianimatore passeggero,
- 1 infermiere professionale passeggero;
- Esperto di elisoccorso (appartenenti al Corpo Nazionale Soccorso Alpino e Speleologico).

Equipaggio di condotta

L'equipaggio di condotta, assegnato al servizio dalla D.A., non deve essere inferiore ai seguenti requisiti minimi:

- Elicottero certificato (riferimento al Certificato di Tipo – TCDS) per il trasporto fino a 9 passeggeri:
  a). di giorno, volo condotto in VFR: 1 Pilota Comandante;
  b). di notte, e volo condotto in IFR: 2 piloti (Comandante e Co-pilota).
- Elicottero certificato (riferimento al Certificato di Tipo – TCDS) per il trasporto di oltre 9 passeggeri:
  a). In ogni condizione di volo: 2 Piloti (Comandante e Co-pilota).

13.2. REQUISITI DEL PERSONALE

Il personale impiegato per il servizio deve essere in possesso dei sotto indicati requisiti:

PERSONALE DI VOLO

COMANDANTE:

- Licenza di Pilota di Linea di Elicottero ATPL(H)/IR;
- Iscrizione all'albo professionale ex struttura ENGA con relativo numero;
- Attività complessiva minima di 2.500 ore di volo totali su elicottero di cui:
  - 1.000 ore come PIC,
  - 500 ore di volo su elicottero plurimotore, di cui almeno 50sul tipo di elicottero in offerta, ovvero di 25 ore per piloti con almeno 1000 ore di comando su elicotteri plurimotori e già impiegati in operazioni HEMS;
  - 100 ore di volo strumentale,
  - 1.000 ore di volo in attività HEMS;
- Attività complessiva minima di 20 ore di volo notturno;
- Ottima conoscenza scritta e parlata della lingua italiana, nonché buona conoscenza della lingua nella quale sono scritte le procedure dell'impresa e le documentazioni del Costruttore;
- Essere esente da contestazione in corso, da parte dell'Autorità Aeronautica competente, relativamente ad infrazioni che ne limitino l'attività attraverso la revoca o sospensione della licenza,
- Possesso certificazione idoneità psicofisica al volo di prima classe.

COPILOTA:

Licenza di pilota Commerciale CPL (H);

- Iscrizione all'albo professionale ex struttura ENGA con relativo numero;
- Attività complessiva minima di 300 ore di volo totali su elicottero;
- Superamento del corso Multi Crew Coordination (MCC);
- Attività complessiva minima di 50 ore di volo notturno;
- Attività complessiva minima di 50 ore di volo strumentale;
- Buona conoscenza della lingua italiana, nonché della lingua nella quale sono scritte le procedure dell'impresa e le documentazioni del Costruttore;
- Essere esente da contestazione in corso, da parte dell'Autorità Aeronautica competente, relativamente ad infrazioni che ne limitino l'attività attraverso la revoca o sospensione della licenza;
- Possesso certificazione idoneità psicofisica al volo di prima classe;
- Competenze relative al Membro di equipaggio tecnico HEMS, quando assegnato al ruolo.

Familiarizzazione di area

Tutti i piloti oltre alle caratteristiche già menzionate, devono possedere o acquisire buona conoscenza del territorio prima di essere impiegati stabilmente nelle basi HEMS della S.A., limitando al massimo gli avvicendamenti e, quando ciò dovesse rendersi necessario, si deve prevedere un affiancamento sufficiente all'acquisizione della conoscenza delle caratteristiche orografiche del territorio e delle procedure operative locali.

Per l'attività di volo notturno il personale di condotta deve possedere le abilitazioni e svolgere l'addestramento ricorrente previsto dalla normativa vigente.

La S.A. si riserva di esprimere parere prima dell'inserimento in turno di nuovo personale pilota, per il quale la D.A. deve preventivamente fornire i dati esperienza e qualifiche possedute, nonché evidenza di programma di familiarizzazione predisposto.

Attività su simulatore di volo

Tutti i piloti devono essere programmati in sessioni periodiche al simulatore di volo per il tipo di elicottero su cui sono impiegati. Almeno una sessione annuale deve comprendere il controllo di professionalità (Proficiency check).

Nel caso di nuova abilitazione del Co-pilota sull'elicottero di previsto impiego, in corso di vigenza del contratto, l'attività pratica deve comprendere l'uso di simulatore di volo corrispondente, approvato dall'Autorità Aeronautica per tale finalità, con capacità di riproduzione visiva dell'ambiente operativo.

OPERATORE AL VERRICELLO con funzioni di MEMBRO DI EQUIPAGGIO TECNICO HEMS

- 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, effettuate negli ultimi 3 (tre) anni;
- Qualificazione ed addestramento quale Membro di Equipaggio tecnico HEMS in accordo alle normative applicabili con particolare attenzione agli aspetti relativi alla "Crew Coordination";
- Ottima conoscenza scritta e parlata della lingua italiana.

TECNICO DI MANUTENZIONE

- 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;
- Ottima conoscenza scritta e parlata della lingua italiana e buona conoscenza della lingua dei manuali di manutenzione dell'elicottero, attestata dal Quality Manager della Ditta di Manutenzione EASA Part 145;
- Essere esente da contestazione in corso, da parte dell'Autorità Aeronautica competente;
- Capace di utilizzare il sistema HUMS fornito dal costruttore dell'elicottero.

Sono compatibili e cumulabili le mansioni di operatore al verricello con funzioni di membro di equipaggio HEMS e tecnico addetto alla manutenzione.

13.3. ELENCHI NOMINATIVI

I Concorrenti in fase di offerta e la D.A. in fase di esecuzione del servizio, devono predisporre un elenco del personale che intende assegnare al servizio, corredato dei "curricula vitae" e di evidenze ad attestare il possesso dei titoli, capacità fisiche, psicofisiche e professionali coerenti con i requisiti del presente Capitolato, e ritenuti idonei all'espletamento del servizio.

L'elenco del personale da presentare in fase di offerta deve comprendere:

1) n. 10 Piloti per la Base HEMS per l'attività H24 (di cui 5 per Pilota Comandante e 5 per Copilota);
2) n. 3 Piloti per la Base HEMS diurna (figure di Pilota Comandante);
3) n. 4 Tecnici di Manutenzione per la Base HEMS per l'attività H24 (figure di Tecnico di Linea e Tecnico Operatore al verricello);

4) n. 3 Tecnici di Manutenzione per la Base HEMS diurna (figure di Tecnico di Linea e Tecnico Operatore al verricello).

13.4. INSERIMENTO DI NUOVO PERSONALE

L'inserimento di nuovo personale, in possesso dei requisiti di cui al paragrafo 13.2 del presente capitolato, nei turni di servizio deve essere preventivamente concordato con l'Amministrazione e può essere accettato solo previa autorizzazione scritta della stessa, rilasciata al termine di un periodo minimo di prova finalizzato a valutarne la compatibilità tecnico attitudinale con i servizi da svolgere.

Per l'attività addestrativa e pratica legata ad ambiente ostile e di montagna deve essere previsto l'intervento di istruttori tecnici del Soccorso Alpino.

13.5. ADDESTRAMENTO E FORMAZIONE DEL PERSONALE

La D.A. deve fornire all'Amministrazione, all'atto della presentazione dell'offerta, la politica aziendale inerente l'attività addestrativa e di controllo che interessa il proprio personale nel corso dell'espletamento dei servizi e nel rispetto delle prescrizioni stabilite dalla normativa vigente.

A) Addestramento HEMS iniziale per i Piloti/Copiloti in attività

B) Addestramento HEMS ricorrente per i Piloti.

La D.A. deve garantire che gli equipaggi di condotta (Pilota Comandante e Copilota) svolgano le attività di addestramento e controllo previste dalla normativa in vigore sul tipo di tipo dell'elicottero di impiego in servizio e su simulatore di volo corrispondente.

C) Addestramento Ricorrente per i Tecnici di manutenzione (Addestramento Periodico).

La D.A. deve garantire che i tecnici di manutenzione svolgano addestramento e controlli sul tipo di elicottero impiegato ed ogni altro addestramento e/o controllo previsto dalla normativa in vigore.

D) Addestramento Ricorrente notturno – Base HEMS/HSAR di Napoli.

Il personale della D.A. (Piloti, e Tecnici di manutenzione addetti alle operazioni del verricello) assegnato al servizio presso la Base di Napoli A.O.R.N. Cardarelli, deve effettuare attività addestrativa ricorrente con cadenza non superiore a 30 (trenta) giorni, che includa un decollo ed un atterraggio in arco notturno. Lo svolgimento di tale attività non deve precludere l'operatività del servizio; a tal fine, l'elicottero per tutta la durata del volo deve mantenere il contatto radio con la Centrale Operativa prevedendo, se richiesto, l'interruzione dell'attività per effettuare la missione assegnata.

14. ONERI A CARICO DELLA D.A.

La D.A. è tenuta, con la massima diligenza, a porre in essere le azioni necessarie per l'ottenimento ed il mantenimento delle autorizzazioni, licenze, nulla osta e/o permessi da parte delle competenti autorità, per la fornitura del servizio, nel rispetto delle norme di riferimento.

A titolo non esaustivo, si riportano di seguito gli oneri a carico della D.A.:

1. Qualsiasi onere amministrativo, previdenziale ed assistenziale relativo ai propri dipendenti;
2. Tutti gli oneri fiscali previsti dalle vigenti disposizioni di legge, compresa l'imposta di bollo e di registro, esclusa l'IVA, nonché tutte le spese riguardanti la stipulazione del Contratto di Appalto;
3. L'adozione, nell'espletamento dei servizi, dei procedimenti e delle cautele necessarie per garantire il rispetto della sicurezza operativa, delle normative, della vita e dell'incolumità del personale addetto, nonché delle persone trasportate e di beni e terzi in superficie;
4. La fornitura alle persone a bordo di tutte le informazioni attinenti al volo;
5. Assicurare la massima collaborazione da parte del personale addetto all'espletamento dei servizi, anche

in presenza di accompagnatori, nelle operazioni di salita e discesa delle persone dagli elicotteri. il Comandante (o suo delegato) in avvio del servizio è tenuto a informare il personale componente l'equipaggio di missione, e i passeggeri terzi in caso di trasporto, sulle prescrizioni relative alla sicurezza a bordo.

6. La sostituzione, con le modalità di cui al paragrafo 13 del presente capitolato, dei mezzi in avaria o in manutenzione, senza che questo comporti ulteriori costi per l'Amministrazione;
7. La sottoposizione periodica all'Amministrazione dei rapporti sugli eventuali eventi di pericolo, inconvenienti, danni alle cose (entro quindici giorni);
8. Gli oneri relativi alla formazione e all'addestramento ricorrente degli equipaggi di condotta (piloti e operatori al verricello con funzioni di membri di equipaggio HEMS), nonché alla partecipazione di tutto il personale destinato alle operazioni di soccorso HEMS e HSAR ai corsi di aggiornamento di cui al paragrafo 14.6, punto A, fermo restando che i costi inerenti alle ore di volo per quest'ultima partecipazione verranno suddivisi in parti uguali tra la D.A. e la S.A.;
9. La dotazione, a ciascun membro di equipaggio, all'operatore al verricello con funzioni di membro di equipaggio HEMS in servizio, di apparato radio omologato, operante sulle frequenze radio indicate dall'Amministrazione, onde consentirne la reperibilità;
10. Tutti gli oneri relativi:
    a. alla gestione e manutenzione ordinaria dell'elisuperficie esistente presso la Base HEMS di Napoli, con estensione alla Base HEMS di Salerno nel caso di riposizionamento presso altra area, nonché gli oneri derivanti dall'adeguamento delle infrastrutture aeronautiche ai requisiti normativi in conseguenza dell'applicazione del Regolamento ENAC sulla Costruzione ed esercizio degli eliporti;
    b. allo smaltimento dei rifiuti relativi all'impiego degli elicotteri;
    c. al rifornimento del combustibile, dei lubrificanti, dei materiali di consumo, dei ricambi e di quant'altro necessario al corretto ed efficiente esercizio degli elicotteri o dei mezzi di supporto al suolo;
    d. la protezione dell'elicottero da danneggiamenti accidentali o dolosi, adottando adeguate misure di sorveglianza e di rimessaggio;
    e. costi derivanti dai diritti aeroportuali, diritti di atterraggio/decollo, diritti di utilizzo di superficie e di assistenza in rotta dagli enti del traffico aereo;
    f. ad ogni altro onere in genere correlato all'attività degli elicotteri o del proprio personale.
11. La formazione del personale estraneo alla D.A. (medici e tecnici di soccorso alpino) circa la prevenzione da rischio di interferenza e la predisposizione del pertinente materiale informativo e della segnaletica opportuna all'interno dei locali in uso;
12. L'adeguamento dei mezzi e dei materiali impiegati, senza ulteriori oneri a carico dell'Amministrazione, alle nuove normative future.

15. SORVEGLIANZA E MONITORAGGIO DEL SERVIZIO

La D.A. è responsabile dell'adempimento degli obblighi contrattuali, della efficace e sicura erogazione del servizio e dell'osservanza delle leggi e dei regolamenti vigenti.

La S.A. esercita 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 completezza delle comunicazioni.

Il Responsabile del Procedimento della S.A., il Responsabile dell'Esecuzione del Contratto e/o le altre Figure Professionali impegnate nella gestione dell'appalto, inclusi soggetti terzi indipendenti mandatari della S.A. di specifica competenza in materia di Qualità e Sicurezza del Volo, 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 D.A. 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. Qualora emergano, a seguito delle verifiche e controlli, oggettive responsabilità a carico della D.A., si può procedere alla ufficiale contestazione dei fatti e all'eventuale applicazione di penali.

15.1. VERIFICA DI CONFORMITA'

Le modalità di organizzazione ed erogazione del servizio di elisoccorso regionale sono oggetto di verifica da parte della S.A.. Il protocollo di verifica di conformità viene stabilito in maniera autonoma dalla S.A..
La D.A. deve dare copia alla S.A., preliminarmente alla verifica di conformità, di tutta la documentazione che viene eventualmente richiesta, riconducibile di massima ad atti di natura tecnica e/o amministrativa prodotti dalla D.A. per la gestione del servizio.
La regolare verifica di conformità non esonera comunque la D.A. per eventuali difetti o imperfezioni non emersi al momento delle verifiche, bensì accertati successivamente. In tal caso la D.A. è invitata dalla S.A. 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 D.A. o di suoi incaricati, il relativo verbale, redatto dagli incaricati della S.A., fa egualmente stato contro di essa.

16. OSSERVANZA DELLE DISPOSIZIONI NORMATIVE

La D.A. 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). l'adeguamento dei mezzi e dei materiali impiegati, senza ulteriori oneri a carico dell'Amministrazione, alle nuove normative future;
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 S.A., 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 S.A., 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 D.A. non abbia ottemperato agli obblighi in oggetto, la S.A. opererà una penale sul corrispettivo dovuto, pari al 20% (venti per cento) della somma dei canoni fissi mensili relativi alle Basi Operative di Napoli e Salerno, per ogni mese e frazione di mese di inosservanza. Per il ritardato pagamento delle somme trattenute, la D.A. non potrà pretendere alcunché a titolo di interesse, rivalutazione monetaria, risarcimento od altro.
È a carico della D.A. 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 S.A. non assume responsabilità in conseguenza dei rapporti che si instaureranno tra la D.A. ed il personale da questa dipendente.
In tutti i casi di ulteriori inosservanze, è prevista l'applicazione di penali come descritto al capitolo 17.

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

La D.A., in qualità di datore di lavoro, deve attenersi al rispetto ad all'applicazione integrale di tutte le norme dei CC.NN.LL. e degli accordi locali integrativi per i dipendenti delle Ditte prestatrici dei servizi oggetto della presente gara. I suddetti obblighi vincolano la D.A. anche se non sia aderente alle associazioni stipulanti o receda 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 D.A. è responsabile in rapporto alla S.A. dell'osservanza delle norme attinenti agli eventuali subappaltatori (capitolo 18), opportunamente autorizzati in attuazione della legge antimafia, nei confronti dei rispettivi loro dipendenti anche nei casi in cui il contratto collettivo non disciplini l'ipotesi di subappalto.
Qualora risulti che la D.A. non abbia ottemperato, anche parzialmente, agli obblighi di cui al primo comma del presente paragrafo, inadempienza segnalata dalla stessa committente o dall'Ispettorato del Lavoro, la S.A. ha facoltà, unilaterale ed insindacabile, di operare una trattenuta mensile a titolo cautelativo sui corrispettivi della medesima D.A. 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 D.A. non potrà opporre eccezioni alla S.A. né avrà titolo al risarcimento dei danni.

17. INADEMPIENZE E PENALITA'

Nel caso di mancato adempimento nei tempi e nei modi dovuti, la S.A. potrà provvedere all'esecuzione d'ufficio, addebitando alla D.A. 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.
Cause di forza maggiore che determinano la non responsabilità della D.A. per eventuali mancati interventi e/o ritardi sono la:

- disposizione di sospensione operativa da parte dell'Autorità Aeronautica, non derivante da responsabilità diretta della D.A.;
- disposizione di divieto di sorvolo da parte delle autorità civili o militari e condizioni metereologiche avverse o comunque sotto le minime previste dalle disposizioni dell'AIP-Italia/vol.3-sez RAC 1, paragrafo 6.1.1, tab. 6b.
- condizioni ambientali di valori inferiori alle minime operative per la tipologia del volo e caratteristiche dell'aeromobile

Nell'esercizio dei mezzi aerei impiegati, devono essere osservate tutte le disposizioni delle Autorità Aeronautiche o di altri Organismi, sollevando la S.A. dagli eventuali danni o responsabilità derivanti dalla inosservanza delle citate norme. Gli importi delle penali ed ogni altro credito che la S.A. dovesse vantare nei confronti della D.A., in dipendenza del presente appalto, costituisce credito privilegiato, ai sensi del capo V, Sezione I titolo I del Codice della Navigazione. Rimane a carico della D.A. l'eventuale responsabilità civile e penale derivante dalla sospensione ingiustificata del servizio.
Gli eventuali inadempimenti contrattuali che danno luogo all'applicazione delle penali, vengono contestati per iscritto dalla S.A.. In caso di contestazione, la D.A. deve comunicare, in ogni caso, per iscritto, le proprie deduzioni, supportate da una chiara ed esauriente documentazione, nel termine massimo di 5 (cinque) giorni lavorativi dalla ricezione della contestazione stessa. Qualora le predette deduzioni non pervengano alla S.A. nel termine indicato, ovvero, pur essendo pervenute tempestivamente, non siano idonee, a giudizio della medesima S.A., a giustificare l'inadempienza, possono essere applicate le penali stabilite a decorrere dall'inizio dell'inadempimento. La S.A. 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.
La S.A. può applicare alla D.A. penali sino a concorrenza della misura massima pari al 10% (dieci per cento) del valore del contratto, nei limiti di cui all'art. 145, D.P.R. n. 207/2010. Nel caso in cui l'importo delle penali applicate superi il limite del 10% (dieci per cento) dell'importo del contratto, la RC può recedere dal contratto.
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 D.A. dall'adempimento dell'obbligazione per la quale si sia resa inadempiente e che abbia fatto sorgere l'obbligo di pagamento della medesima penale.
Il dettaglio delle penali previste, con i relativi importi e regole di applicazione, sono riportati nell'allegato "**C – PENALI**" del presente Capitolato.

18. SUBAPPALTO

L'affidamento in subappalto è sottoposto alle seguenti condizioni:

1. È fatto divieto alla D.A di subappaltare, in tutto o in parte, l'esecuzione del servizio senza il preventivo consenso scritto da parte della Regione Campania, pena la risoluzione del contratto ed il conseguente incameramento della cauzione, fatto salvo il risarcimento dei danni e delle spese sostenute. Nell'ipotesi di subappalto non autorizzato, indipendentemente dalle sanzioni penali previste dalla normativa vigente, la D.A. deve rispondere sia verso l'Amministrazione appaltante sia eventualmente verso terzi, di qualsiasi infrazione alle norme e disposizione del presente Contratto compiute dalla ditta subappaltatrice.
2. Il Fornitore, al fine dell'autorizzazione del subappalto, deve depositare presso la Regione Campania, almeno venti giorni prima dell'inizio dell'esecuzione delle attività oggetto del subappalto, la copia del contratto di subappalto e la documentazione prevista dalla normativa vigente in materia, ivi inclusa la dichiarazione attestante il possesso da parte del subappaltatore dei requisiti di qualificazione prescritti dal codice.
3. In caso di mancato deposito di taluno dei suindicati documenti nel termine previsto, la Regione Campania richiede al Fornitore l'integrazione della suddetta documentazione, assegnando all'uopo un termine essenziale, decorso inutilmente il quale il subappalto non è autorizzato. La suddetta richiesta di integrazione sospende il termine per la definizione del procedimento di autorizzazione del subappalto.
4. È fatto obbligo alla D.A. di trasmettere alla Regione Campania, entro 20 (venti) giorni dalla data di ciascun pagamento effettuato nei suoi confronti, copia delle fatture quietanzate relative ai pagamenti corrisposti al subappaltatore. Qualora la D.A. non trasmetta le fatture quietanzate entro il termine predetto, la Regione Campania ha la facoltà di procedere alla sospensione dei successivi pagamenti.
5. La D.A. non può applicare alla ditta subappaltatrice un ribasso superiore al 20%; il ribasso applicato deve essere espressamente indicato nel contratto di subappalto.
6. Il Fornitore dichiara, con la sottoscrizione del Contratto, che non sussiste nei confronti del subappaltatore alcuno dei divieti di cui all'art. 10 della L. n. 575/65 e successive modificazioni.
7. I subappaltatori devono mantenere, per tutta la durata del Contratto, i requisiti richiesti dalla normativa vigente in materia per lo svolgimento delle attività agli stessi affidate.
8. In caso di subappalto autorizzato resta ferma la responsabilità della D.A. sia dal punto di vista civile che amministrativo, per tutte le prestazioni eseguite dai subappaltatori, del rispetto dei tempi, delle modalità e delle caratteristiche qualitative delle forniture che continua a rispondere di tutti gli obblighi contrattuali.
9. La D.A. è tenuta, altresì a far rispettare ai subappaltatori gli obblighi previsti dalla osservanza delle disposizioni normative richiamate nel presente Capitolato, facendo presente che in caso di inadempienze, la Regione Campania, effettuati i dovuti riscontri, applicherà nei confronti della D.A. quanto previsto dal presente Capitolato.
10. Il subappalto non comporta alcuna modificazione agli obblighi e agli oneri del Fornitore, il quale rimane l'unico e solo responsabile, nei confronti della Regione Campania, per quanto di rispettiva competenza, della perfetta esecuzione del contratto anche per la parte subappaltata. La D.A. è responsabile dei danni che dovessero derivare alla Regione Campania o a terzi per fatti comunque imputabili ai soggetti cui sono state affidate le suddette attività.
11. Il Fornitore si obbliga a manlevare e tenere indenne la Regione Campania da qualsiasi pretesa di terzi per fatti e colpe imputabili al subappaltatore o ai suoi ausiliari.

12. La D.A. ed il subappaltatore assicureranno, nei rispettivi rapporti contrattuali, gli obblighi e gli adempimenti relativi alla tracciabilità dei flussi finanziari di cui alla legge 13 agosto 2010, n. 136.
13. Per tutto quanto non previsto, si applicano le disposizioni di cui all'art. 105 del D.lgs. n. 50/2016 e s.m.i..

19. ASSICURAZIONI

La D.A., oltre alle normali responsabilità e connesse obbligatorie coperture assicurative di cui agli artt. 1017 e ss. Codice della Navigazione, deve prevedere una garanzia di responsabilità civile verso terzi per danni provocati a persone o cose ed essere responsabile di tutti gli eventuali danni cagionati alla S.A., al personale ~~di~~ 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 D.A. è responsabile, a tutti gli effetti, del corretto adempimento delle condizioni di contratto e della perfetta esecuzione del servizio.
La D.A. è responsabile di ogni danno derivante alla S.A. e a terzi, nell'adempimento del servizio in questione, causato da fatto proprio o dal personale del servizio stesso, dalla data di inizio e per tutta la durata del contratto.
Tutto ciò sopra premesso la D.A. dovrà accendere polizze per un massimale "pro capite" non inferiore (salvo eventuali previsioni legislative di maggior favore per il dipendente) a:

- EURO 500.000,00 (cinquecentomila/00) per invalidità permanente o morte;
- EURO 200,00 (duecento/00) pro capite, quale indennità giornaliera per ogni giorno di invalidità temporanea.

Ciò è valido per ogni persona a bordo o trasportata, compreso il paziente e l'eventuale accompagnatore, (a titolo esemplificativo e non esaustivo il Personale Sanitario (Medico e Paramedico) il Tecnico Esperto di Soccorso), per il caso di morte e/o infortuni che dovessero accadere durante l'esercizio dell'attività di Elisoccorso.
Tali polizze sono 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 devono essere assicurati anche espressamente e specificatamente quando trasportati (sbarcati ed imbarcati) con il verricello~~,~~ 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, a terra ed in volo.
Devono essere previsti, i rischi derivanti da colpa grave, malore, punture o morsi di animali, da operazioni di manutenzione e approvvigionamento di carburante, etc.

Tali polizze devono essere cumulabili con eventuali coperture assicurative già accese.
Oltre alle polizze assicurative di cui sopra, la D.A. dovrà accendere le polizze in conformità al Regolamento CE 785/04, come modificato dal regolamento UE 285/2010, per i seguenti massimali:

1. Responsabilità civile combinata (RC terzi/RC vettore): massimale unico combinato per aeromobile di €. 30.000.000,00 (trenta milioni/00);
2. Sotto limite: €. 30.000.000,00 (trenta milioni/00) per rischio guerra ed assimilati relativamente alla sola RC terzi;
3. Sotto limite: €. 1.500.000,00 (un milione cinquecentomila/00) per ciascuno dei posti passeggero, relativamente alla RC vettore.

I contratti assicurativi devono essere stipulati, per tutta la durata del contratto, con primarie compagnie assicuratrici che dovranno esibire alla S.A. un certificato di solvibilità, unitamente ad una dichiarazione con cui si impegnano a notificare alla S.A. 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 capitolo.
La S.A. si riserva di risolvere il contratto qualora vi sia una mancata attivazione o mancato rinnovo delle polizze e garanzie richieste nel presente capitolo e nei termini sopra riportati.

Oltre alla risoluzione del contratto la S.A. procederà alla richiesta di risarcimento della cauzione definitiva e dell'indebitamento di ogni ulteriore onere derivante dall'aggiudicazione del servizio presso un contraente terzo. Sono a carico della D.A. tutte le spese relative alle autorizzazioni ed alle varie assicurazioni d'obbligo.

20. TEMPI E MODALITA' DI PAGAMENTO

I corrispettivi per il servizio prestato sono riconosciuti mensilmente sulla base della tariffa fissa giornaliera e della tariffa variabile per ora di volo offerte in gara. Il corrispettivo mensile è, pertanto, determinato come segue:

CM = TFg * GGm + TVh * Hm

Dove:

CM	=	Costo Mensile riconosciuto al concorrente
TFg	=	Tariffa Fissa giornaliera offerta in gara
GGm	=	Numero di giorni solari di servizio nel mese di riferimento
TVh	=	Tariffa variabile per ora di volo offerta in gara
Hm	=	Numero di ore (o frazioni di ora) di volo nel mese di riferimento

ALLEGATO A

RETE ELISUPERFICI UTILIZZATE PER LE OPERAZIONI HEMS DAL SERVIZIO DI ELISOCCORSO DELLA REGIONE CAMPANIA

BASI OPERATIVE HEMS

Denominazione	Coordinate	Nota
Napoli A.O.R.N. “Cardarelli”	40°52,085 N – 014°13,556E	N
Aeroporto Pontecagnano	40°37,12N – 014°54,45E	

Nota “N”: Elisuperfici autorizzate per uso diurno e notturno

INSTALLAZIONI MILITARI UTILIZZATE AI FINI DELL’HEMS

Denominazione	Coordinate	Nota
Capri	40°35,525 N - 014°12,091 E	
Amendola	41°32,483 - 014° 36,180 - Aeroporto Militare	N

Nota “N”: Elisuperfici autorizzate per uso diurno e notturno

ELISUPERFICI DESTINATE ALL’ATTIVITA’ HEMS A SERVIZIO DI COMUNITA’ ISOLATE O DI STRUTTURE OSPEDALIERE (SPOKE)

Denominazione	Coordinate	Nota
Ischia Casamicciola	40°45,085 N – 013°53,924 E	N
Procida	40°44,60 N – 014°00,49 E	N
Benevento Olivola (BN)	41° 10,100 - 014° 44,100 - Aviosuperficie in asfalto	
Benevento Ospedale Rummo (BN)	41° 07, 294 - 014° 47,967 - Elisuperfice vicino Ospedale	
Caserta Sup. Arianna (CE)	41° 03,866 - 014° 19,650 - Elisuperfice	
Nola (NA)	40° 55,600 - 014° 32,450 - Piazzale presso l’Ospedale	
Oliveto Citra (SA)	40° 41,400 - 015° 13,900 - Presso l’ospedale	
Pozzuoli (NA)	40°50,890 - 014°04,400 - Ospedale sulla collina N lago Averno	
Roccadaspide	40°25’28,49 - 15° 11’30,60 - Terrazzamenti in asfalto area adiacente l’ospedale	
S. Angelo a Sasso (BN)	41°07’17” N, 14° 47’58” Elisuperficie ASL di Benevento in via Delcogliano	N
S. Angelo dei Lombardi (AV)	40° 55,630 - 015° 10,600 - Piazzola ospedale	N
S. Bartolomeo In Galdo	41°24,650 - 015°00,980 - Elisuperfice interno ospedale	

Nota “N”: Elisuperfici autorizzate per uso diurno e notturno

SITI OPERATIVI PRE-SURVEYED

Denominazione	Coordinate	Nota
Acerra (NA)	40°56,950 - 014° 22,300 - Campo sportivo nuovo	
Agropoli (SA)	40°20,450 - 015° 00,100 - Campo sportivo	
Altavilla (AV)	41°00,300 - 014°47,050 - Campo sportivo in paese	
Amalfi (SA)	40°37,930 - 014°36,180 - Estremità molo est	
Ariano Irpino (AV)	41° 09,180 - 015° 05,380 - Collina vicino S.S. con galleria	
Avellino	40° 55,450 - 014° 47,500 - Stadio comunale	
Battipaglia	40° 36,430 - 014° 58,980 - Spazio antistante l'ospedale	
Bosco Trecase (NA)	40° 46,500 - 014° 27,980 - Campo sportivo	
Capaccio (SA)	40° 25,050 - 015° 04,040 - Campo sportivo in terra	
Caserta (CE)	41° 04,400 - 014° 19,400 - Reggia campo calcio	
Castellammare di Stabia (NA)	40° 41,520 - 014° 22,550 - Pontile porto	
Castellammare di Stabia (NA)	40° 44,500 - 014° 28,850 - Uscita A3 presso AUCHAN	
Cava dei Tirreni	40°42,010 - 014°42,230 - Stadio vicino al cimitero	
Cellule	41°11,766 - 013°50,316 - Base forestale vicino Sessa	
Cerreto Sannita	41°17,100 - 014°33,400 - Campo sportivo in erba	
Eboli	40°37;040 - 015°03,300 - Campo sportivo vicino autostrada	
Elicenter V. Caudina (BN)	40° 03,215 - 014° 40,00 - Base Aib	
Maiori (SA)	40° 38,900 - 014° 38,100 - Molo parte terminale della diga	
Mercato San Severino (SA)	40° 46,600 - 014° 44,800 - Campo sportivo adiacente ospedale	
Minori (SA)	40° 38,900 - 014° 37,650 - Pontile	
Mondragone (CE)	41° 06,450 - 013° 54,150 - Piazzola VV. FF	
Montesarchio (BN)	41° 03,180 - 014° 39,520 - Campo sportivo	
Morcone (BN)	41° 20,500 - 014° 40,000 - Campo sportivo	
Nocera Inferiore (SA)	40° 44,800 - 014° 39,150 - Campo sportivo presso caserma	
Paduli (BN)	41° 09,800 - 014° 53,250 - Campo sportivo	
Pagani	40°44'50,30 - 14° 36'52,77	
Piedimonte Matese (CE)	40° 20,900 - 014° 22,900 - Campo sportivo	
Polla (SA)	40° 30,833 - 015° 29,633 - Campo sportivo	
Pompei (NA)	40° 44,910 - 014° 30,060 - Campo sportivo	
Pontelandolfo (BN)	41° 17,400 - 014° 41,600 - Campo sportivo	
Positano (Montepertuso) (SA)	40° 37,970 - 014° 29,636 - A NE del paese, in quota	
Positano (Carcarone)	40°37,683 - 14° 29,116 - Piccolo quadrato in cemento pos. A valle ss 163 interno insenatura	
Positano (Molo Porto)	40° 37,683 - 14° 29,116 - Piccolo spazio a forma di triangolo, in cemento posto all'estremità N della spiaggia del paese	

Denominazione	Coordinate	Nota
Salerno	40°38,750 - 014°48,600 -	
San Giorgio del Sannio (BN)	41° 03,600 - 014° 51,100 - Campo sportivo	
San Giorgio La Molara (BN)	41° 16,300 - 014° 55,800 - Campo sportivo	
Sant'Agata dè Goti (BN)	41° 05,310 - 014° 30,250 - Centro paese	
San Giorgio del Sannio	41° 03,600 - 14° 51, 100 - Campo sportivo	
Sapri (SA)	40° 04, 300 - 015° 37,950 - Campo sportivo in erba	
Sarno (SA)	40° 49,000 - 014° 36,600 - Campo sportivo	
Scafati (SA)	40° 45,700 - 014° 30,750 - Piazzale mercato vicino al cimitero	
Sessa Aurunca (CE)	41° 14,932 - 013° 56,132 - Bivio nei pressi del cimitero	
Telese (BN)	41° 13,150 - 014° 31,050 - Campo sportivo	
Torre Annunziata (NA)	40° 45,700 - 014° 26,000 - Campo sportivo	
Torre del Greco (NA)	40° 47,700 - 014° 28,000 - Campo sportivo	
Vallo della Lucania	40°13,750 - 015 16,050 - Campo sportivo	

ALLEGATO B

B1-EQUIPAGGIAMENTI E DOTAZIONI SANITARIE

MATERIALE INSTALLATO A BORDO DI CIASCUN ELICOTTERO

Oggetto	Quantità
Ventilatore artificiale automatico	1
Monitor ECG multiparametrico (completo di SaO_2, capnometria) con defibrillatore e cardiostimolatore	1
Flussimetro O_2 ad innesto rapido	1
Aspiratore per secreti	1
Estricatore di sicurezza (KED: Kendrick Extrication Device)	1
Steccobende a depressione e steccobende rigide	s.n.
Set di collari anatomici cervicali semirigidi adulti e pediatrici	s.n.
Zaino di soccorso contenente materiale di rianimazione, farmaci e materiale di medicazione con strumentario chirurgico	3
Bombola di ossigeno asportabile, dotata di presa ad innesto rapido	1
Borsa termica per farmaci termolabili	1
Kit di estrinsecazione dei feriti da veicoli sinistrati	1
DPI idonei per il trasporto di pazienti a rischio biologico per tutto l'equipaggio	s.n.

MATERIALE DISPONIBILE PRESSO CIASCUNA BASE HEMS

Oggetto	Quantità
Incubatrice neonatale (certificata con STC e applicabilità compatibile con Kit EMS installato)	1
Pompa da infusione portatile	1
Pompa da infusione a siringa	1
Materasso autoindurente a depressione	1
Tuta antishock	1

EQUIPAGGIAMENTI E DOTAZIONI SANITARIE

Oggetto	Quantità
Kit EMS approvato con STC (Supplemental Type Certificate) emesso dall'Autorità di registrazione dell'elicottero; il kit deve comprendere	1
Accessi tali da permettere il recupero sin dentro la cabina del paziente imbracato con il soccorritore, anche in volo stazionario	s.n.
Spazi sufficienti per garantire l'accesso al paziente per le manovre di emergenza da parte del personale sanitario anche durante il volo	s.n.
Spazi per il deposito dei materiali di consumo facilmente accessibili e tali da impedire la fuoriuscita accidentale del materiale in essi contenuti	s.n.
Prese per l'alimentazione e la ricarica delle apparecchiature elettromedicali in uso al servizio e punti di supporto per infusioni	s.n.
Supporto per aspiratore portatile	1
Impianto di erogazione/distribuzione dell'ossigeno (O_2), di tipo fisso, con capacità non inferiore a 1800 litri	1
Prese a innesto rapido per l'ossigeno	min 2

Oggetto	Quantità
Attacco per contropulsatore aortico in uso presso le strutture di emodinamica della Regione Campania (modello: Arrow Auto Cat 2 Wave)	1
Supporto per contenitore per rifiuti taglienti con chiusura di sicurezza di almeno 2 litri di capacità	1
Barella aeronautica più posizioni con blocchi di fissaggio	1
Kit seconda barella (sempre disponibile presso le due Basi HEMS)	1
Barella tipo asse spinale radiotrasparente con sistema di bloccaggio paziente	1
Termoculla certificata dalle competenti autorità aeronautiche	1

B2-EQUIPAGGIAMENTI E DOTAZIONI HSAR

EQUIPAGGIAMENTI E DOTAZIONI HSAR PRESSO CIASCUNA BASE HEMS

Oggetto	Quantità
Barella verricellabile: – A cucchiaio regolabile, con rigidità assimilabile ad asse spinale – Kit per il bloccaggio della testa – Sacco verricellabile portante, trasparente con idonei sistemi per il bloccaggio del paziente – Vela antirotazione – Borsa verricellabile contenente barella e sacco verricellabile	2(*)
Kit di estricazione del paziente (KED)	1
Imbraghi certificati – per imbarco/sbarco del personale sanitario a mezzo verricello e/o Hovering e sistemi di idoneo alloggiamento e sicurezza dello stesso	(**)
Caschetti di protezione con cuffie-radio – Omologazione: CE EN 12492 – Sistema portalampada: 4 Clips esterne, inserto frontale antislittamento – Provvisto di adesivi rifrangenti per la visibilità notturna compatibile e predisposto per inserimento cuffie aereonautiche Peltor – Taglia: Universale – Regolabile dalla 51 alla 62 – Visiera protettiva antigraffio e antiappannante. Certificata CE EN 166 - EN 14458 – Cuffie aereonautiche compatibili con i sistemi radio dell'aeromobile e con le radio rice-trasmittenti	(**)
Radio Rice-Trasmittenti: – Compatibili con gli apparati radio dell'aeromobile – Operante sulle radiofrequenze aereonautiche e dei mezzi a terra – Conforme alla direttiva CE 89/336/EEC – Conforme a ETS 300 113 – Comprensiva di kit per programmazione via computer (cavetto + software) – Completa di dispositivo "Push-To-Talk" per interfaccia con cuffie	4

(*) di cui 1 a bordo dell'elicottero e 1 presso la base HEMS.

(**) in numero sufficiente per il personale presente a bordo e quantitativo equivalente quale scorta presso la base.

ALLEGATO C

PENALI

Codice	Oggetto
PE.1	Per ogni giorno lavorativo di ritardo nell' attivazione del servizio rispetto alla data prevista, verrà applicata una penalità giornaliera, dal 1° al 30° giorno di ritardo, di € 5.000,00 (cinquemila/00), fatto salvo il risarcimento del maggior danno. Dal 31° giorno lavorativo di ritardo in poi è facoltà della Regione Campania procedere alla risoluzione del contratto, salvo l'addebitato alla D.A. di ogni maggior onere eventualmente derivante dall' acquisizione del servizio di elisoccorso presso un terzo contraente procedendo, nel contempo, all'incameramento della cauzione definitiva.
PE.2	Il ritardo nella presentazione, in caso di avvicendamento dell'equipaggio di Condotta e/o Tecnico di Manutenzione, oltre il termine di 10 (dieci) giorni prima dell'entrata in servizio del personale interessato, di copia di tutte le certificazioni ed abilitazioni, comporta l'applicazione di una penale pari a € 500,00 (cinquecento/00) per ogni giorno di ritardo e per ogni operatore sostituito, fino ad un massimo di 15 giorni. Dal 16° giorno di ritardo in poi è facoltà della Regione Campania di procedere alla risoluzione del contratto procedendo, nel contempo, all'incameramento della cauzione definitiva.
PE.3	Il mancato intervento HEMS/HSAR/HAA, non giustificato da forza maggiore, comporta la facoltà per la Regione Campania di procedere alla risoluzione anticipata del contratto, più una penalità pari ad una mensilità del canone fisso complessivo previsto per le due Basi (somma del canone fisso giornaliero di ciascuna Base x 30), fatto salvo il risarcimento del maggior danno.
PE.4	La mancata disponibilità, debitamente accertata, degli elicotteri e/o del personale delle basi di Salerno – aeroporto di Pontecagnano (dall'alba al tramonto secondo le effemeridi aeronautiche, per un massimo di 12 ore e 30 min. al giorno) e/o di Napoli Cardarelli, (nell'arco delle 24 ore), comporta l'applicazione di una penalità pari a € 500,00 (cinquecento/00), per la prima ora di indisponibilità. Il valore della penale sarà doppio dalla seconda alla terza ora e triplicato dalla 4° ora in poi. I periodi di mancato servizio non danno, comunque, diritto al pagamento della quota dei costi fissi, fatto salvo il risarcimento del maggior danno.
PE.5	Il ritardo ingiustificato della messa in moto dell'elicottero di oltre due minuti per il Soccorso di Emergenza o di oltre dieci minuti per il Trasporto Secondario e l'Attività Notturna rispetto ai tempi previsti in Capitolato in funzione del tipo di missione, comporta l'applicazione di una penalità pari a € 250,00 (duecentocinquanta/00) per ogni dieci secondi di ritardo, il valore della penale sarà doppio dal secondo al terzo episodio e triplicato dal 4° episodio in poi, fatto salvo le implicanze di carattere civile e penale.
PE.6	L'utilizzo dei mezzi di soccorso, al di fuori delle ipotesi previste in Capitolato, comporta l'applicazione di una penale, per ogni episodio, pari ad €. 5.000,00 (cinquemila/00), fatto salvo le responsabilità civili e/o penali.
PE.7	La mancata o incompleta predisposizione della biblioteca tecnico-operativa comporta l'applicazione di una penale, per ogni episodio, pari a € 500,00 (cinquecento/00).
PE.8	La mancata registrazione e conservazione presso la base operativa dei rapporti e schede informatizzate/cartacee relative alla gestione ed allo svolgimento dei servizi, alle operazioni di volo ed alle operazioni di manutenzione, comporta l'applicazione di una penale, per ogni episodio accertato, pari ad € 500,00 (cinquecento/00).
PE.9	La sostituzione degli elicotteri per motivi di avaria, incidente o interventi di manutenzione non programmata oltre il termine previsto delle 24 ore e in tutti i casi di difformità della modalità di sostituzione rispetto a quanto previsto in Capitolato, comporta l'applicazione di una penalità corrispondente al costo orario del canone fisso relativo all'elicottero in questione, per ogni ora o frazione di ora di "fuori servizio" documentato. L'importo orario della quota dei costi fissi è determinato, per ciascuna Base, secondo le modalità indicate nel Capitolato. I periodi di mancato servizio non danno in ogni caso diritto al pagamento della quota dei costi fissi.

Codice	Oggetto
PE.10	L'interruzione del servizio oltre il termine delle 24 ore dovuta a FSTE o FSOR, comporta l'applicazione di una penalità corrispondente al costo orario del canone fisso relativo alla/e Base/i in questione, per ogni ora o frazione di ora di "fuori servizio" documentato. L'importo orario della quota dei costi fissi è determinato, per ciascuna Base, secondo le modalità indicate nel Capitolato. I periodi di mancato servizio non danno in ogni caso diritto al pagamento della quota dei costi fissi.
PE.11	Nel caso di utilizzo, per motivi eccezionali, per più di 120 giorni complessivi di un elicottero sostitutivo di età superiore o di tipo e variante diverse da quanto previsto in Capitolato, comporta l'applicazione di una penalità corrispondente alla quota giornaliera del canone fisso relativo all'elicottero in questione per ogni giorno di ritardo oltre il 120.
PE.12	Le sostituzioni irregolari del personale di Condotta e Tecnico con personale non avente i requisiti previsti da Capitolato comportano l'applicazione di una penale pari a € 500,00 (cinquecento/00) per ogni giorno di impiego e per ogni operatore sostituito, fatto salvo le implicanze di natura civilistica e/o penale, con un limite massimo di 15 giorni di impiego. Dal 16° giorno di impiego in poi è facoltà della Regione Campania procedere alla risoluzione del contratto.
PE.13	Il mancato utilizzo da parte del personale missione e condotta della D.A. del vestiario, dei dispositivi di protezione individuale necessari per l'espletamento del servizio e dei caschi da volo, completi dei sistemi standard di comunicazione, comporterà l'applicazione di una penalità di € 500,00 (cinquecento) per ogni episodio.
PE.14	La mancata o parziale attuazione del programma di addestramento del personale, così come previsto in Capitolato, comporterà l'applicazione di una penale, per ogni episodio, di € 5.000,00 (cinquemila/00) fatto salvo le implicanze di natura civilistica e/o penale.
PE.15	La perdita di disponibilità giuridica e/o dell'esercenza dell'elicottero, oltre a comportare l'applicazione di una penalità pari ad una mensilità dei costi fissi (canone fisso giornaliero della Base di allocazione dell'elicottero x30), comporterà la facoltà, da parte della Regione Campania, di procedere alla risoluzione contrattuale.
PE.16	La segnalazione di interventi di manutenzione programmata che richiedono un fermo tecnico con meno di 48 (quarantotto) ore di anticipo prima della loro effettuazione, con contestuale indicazione della marca di immatricolazione dell'elicottero di backup che effettuerà il servizio, comporta l'applicazione di una penale di importo pari ad € 250,00 (duecentocinquanta/00) per la prima ora o frazione d'ora di ritardo nella comunicazione. Il valore della penale sarà doppio per ogni ora o frazione dalla seconda alla terza ora e triplo dalla quarta ora di ritardo in su, fatto salvo il risarcimento del maggior danno.
PE.17	Qualora emergano, a seguito delle verifiche e controlli, oggettive responsabilità della D.A. in ordine al mancato rispetto di prescrizione del Capitolato, si potrà procedere alla ufficiale contestazione dei fatti e all'eventuale applicazione di penali di importo pari ad € 500,00(cinquecento/00) per ciascuna violazione, ove per tale violazione non sia prevista altra specifica penale.
PE.18	Qualora, in seguito a comunicazione, risulti che la D.A. non abbia ottemperato agli obblighi del Capitolato, la R.C. opererà una penale pari al 20% (venti per cento) della somma dei canoni fissi mensili relativi alle Basi Operative di Napoli e Salerno, per ogni mese e frazione di mese di inosservanza.
PE.19	In caso di macro emergenze, il ritardo nella messa a disposizione dell'autocisterna, con le caratteristiche e modalità di cui al paragrafo 5.8 del Capitolato, comporta l'applicazione di una penalità di importo pari ad € 250,00 (duecentocinquanta/00) per la prima ora o frazione d'ora di ritardo. Il valore della penale sarà doppio per ogni ora o frazione dalla seconda alla terza ora e triplo dalla quarta ora di ritardo in poi, fatto salvo il risarcimento del maggior danno.
PE.20	La mancata notifica immediata alla Regione Campania di eventi o situazioni che possano limitare o interrompere la corretta esecuzione del servizio (sospensione o revoca di licenza, sospensione delle certificazioni rilasciate dall'Autorità aeronautica, nonché l'impossibilità dovuta a qualsiasi causa a proseguire l'attività) oltre a comportare l'applicazione di una penalità pari ad una mensilità del costo fisso complessivo (somma del canone fisso giornaliero di ciascuna Base x 30), può essere motivo di risoluzione contrattuale.