



REGIONE CAMPANIA

Codice Fiscale 800 119 906 39

Sede legale: via S. Lucia, 81 - 80132 Napoli

Sede Centro Direzionale Isola A6

Sede Centro Direzionale Isola C3-C5

CAPITOLATO SPECIALE D'APPALTO

**REGOLANTE L'AFFIDAMENTO DEL SERVIZIO
DI TRASPORTO AEREO DI ORGANI PRELEVATI
DESTINATI A TRAPIANTI TERAPEUTICI
E DELLE ÉQUIPE CHIRURGICHE PER SVOLGERE TALI
PROCEDURE
E DI PAZIENTI CANDIDATI AL TRAPIANTO PER LE REGIONI
CAMPANIA, CALABRIA E BASILICATA**

INDICE

Art. 1	PREMESSA.....	4
Art. 2	OGGETTO E DESCRIZIONE DELL'APPALTO	4
Art. 3	DURATA DELL'APPALTO.....	5
Art. 4	RAPPRESENTANTE DELLA DITTA	5
Art. 5	IMPORTO DELL'APPALTO	5
Art. 6	SPECIFICA DEI COMPENSI	5
Art. 7	INVARIABILITÀ DELLE TARIFFE	7
Art. 8	CONVENZIONE E ORDINATIVO DI FORNITURA	7
Art. 9	MODIFICHE DEL CONTRATTO E SUBAPPALTO	8
Art. 10	NORMATIVA TECNICA DI RIFERIMENTO	8
Art. 11	ATTIVAZIONE DELL'INTERVENTO	9
Art. 12	ORGANIZZAZIONE DEL SERVIZIO	10
Art. 13	DISDETTA.....	10
Art. 14	CONFERMA TRASPORTO ORGANI/ÉQUIPE	10
Art. 15	CONFERMA TRASPORTO DI PAZIENTE CON BARELLA	10
Art. 16	RISCONTRO DA PARTE DELLA DITTA AGGIUDICATARIA	11
Art. 17	ESCLUSIVITÀ DI UTILIZZO	11
Art. 18	MODALITÀ ESECUTIVE DEL TRASPORTO	11
Art. 19	INFORMAZIONI ALLE PERSONE TRASPORTATE.....	11
Art. 20	SISTEMA DI GESTIONE DELLA DITTA.....	12
Art. 21	IMPIANTI DI RADIOCOMUNICAZIONE	12
Art. 22	PENALI E PREMIALITÀ.....	13
Art. 23	ATTESTAZIONE DELL'ATTIVITÀ	13
Art. 24	VERIFICHE DI CONFORMITÀ E QUALITÀ	13
Art. 25	COMUNICAZIONI DELLA DITTA AGGIUDICATARIA	14
Art. 26	ONERI A CARICO DELL'AZIENDA APPALTANTE.....	14
Art. 27	ONERI A CARICO DELLA DITTA AGGIUDICATARIA	14
Art. 28	OBBLIGHI PREVIDENZIALI, FISCALI E ASSICURATIVI DELLA DITTA AGGIUDICATARIA	15
Art. 29	FALLIMENTO - LIQUIDAZIONE - AMMISSIONE A PROCEDURE CONCORSUALI - MORTE	15
Art. 30	GARANZIE CAUZIONALI E ASSICURATIVE	15
Art. 31	ASSICURAZIONI	16
Art. 32	RESPONSABILITÀ DEL CONCORRENTE AGGIUDICATARIO	16
Art. 33	TRACCIABILITÀ DEI FLUSSI FINANZIARI.....	16
Art. 34	CESSIONE E/O FUSIONE DI AZIENDA	17
Art. 35	CLAUSOLA ANTICORRUZIONE	17
Art. 36	RISOLUZIONE DEL CONTRATTO	17
Art. 37	RECESSO DAL CONTRATTO.....	18
Art. 38	DIVIETO DI INTERRUZIONE DEL SERVIZIO	18
Art. 39	SICUREZZA LUOGHI DI LAVORO	19
Art. 40	OBBLIGO DI RISERVATEZZA DEI DATI	19
Art. 41	FATTURAZIONE, PAGAMENTO, ORDINI E DOCUMENTI DI TRASPORTO	20
Art. 42	SPESE CONTRATTUALI.....	20

Art. 43	NORME GENERALI DI RINVIO	20
Art. 44	CONTROVERSIE - FORO COMPETENTE	20
Art. 45	SPESE, IMPOSTE E TASSE	20
Art. 46	RICHIAMO AD ALTRE NORME	20
	Allegato 1 - Caratteristiche cabina per attività trasporto organi.....	21
	Allegato 2 - Dotazioni e attrezzature sanitarie	21
	Allegato 3 - Requisiti ditte concorrenti	22
	Allegato 4 - Caratteristiche minime aeromobili	23
	Allegato 5 - Stato dell'aeromobile	24
	Allegato 6 - Equipaggi – requisiti minimi	24

Art. 1 PREMESSA

Le Regioni Campania, Basilicata e Calabria (da qui in poi *Regioni*) hanno la necessità di acquisire un servizio di alta professionalità, svolto da imprese in possesso, oltre che delle abilitazioni, certificazioni e autorizzazioni previste dalla legge, anche di una comprovata capacità ed esperienza nel settore aeronautico, capaci di garantire la massima sicurezza delle operazioni in conformità alle indicazioni di cui al documento della Conferenza Stato Regioni e province Autonome del 25 marzo 2015 relativo alla *"Revisione e aggiornamento dell'accordo CSR 21 dicembre 2006 sul coordinamento dei trasporti connessi con le attività trapiantologiche"* comprendente:

- i principi inerenti al sistema di trasporto di organi, équipe trapiantologiche, materiali biologici;
- i requisiti di confezionamento, etichettatura, monitoraggio della temperatura e tracciabilità dell'organo;
- i requisiti definiti dal Centro Nazionale Trapianti, indispensabili, per l'affidamento del servizio di trasporto aereo di organi.

Art. 2 OGGETTO E DESCRIZIONE DELL'APPALTO

L'oggetto dell'appalto è costituito dall'affidamento del servizio di trasporto urgente di organi umani ed équipe medica con impiego di mezzi aerei per interventi a carattere di urgenza sul territorio nazionale e/o in un territorio comunitario o extraeuropeo.

Il servizio viene svolto a seguito di richieste provenienti dalle Regioni Campania, Basilicata e Calabria.

Il servizio comprende i trasporti effettuati nell'ambito delle attività di prelievo e trapianto e, in dettaglio, comprendono:

- a) il trasporto dei campioni biologici (donatore/ricevente) necessari per le prove d'istocompatibilità;
- b) il trasporto delle équipe prelevatrici o trapiantatrici;
- c) il trasporto di organi, tessuti e cellule;
- d) il trasporto dei pazienti candidati al trapianto in occasione della convocazione al trapianto stesso, con eventuali accompagnatori in numero massimo di 2 persone e comunque in relazione alla disponibilità di posti a sedere nel rispetto delle limitazioni di caricamento dell'aeromobile imposte dal Manuale di Volo (AFM - Airplane Flight Manual).

La disponibilità dell'aeromobile s'intende a titolo esclusivo a favore della Committente dal momento in cui l'aeromobile inizia il volo di posizionamento sulla prima sede indicata dalla Committente e sino al termine della missione.

Il presente Capitolato Speciale d'Appalto (detto anche Capitolato di Gara, Capitolato Tecnico o più semplicemente Capitolato) disciplina l'affidamento di tale trasporto aereo ad operatori aerei qualificati, che offrano adeguate garanzie di sicurezza, efficienza e qualità nell'espletamento del servizio richiesto.

I dati INDICATIVI relativi al numero annuo presunto di trasporti, numero di decolli e atterraggi, minuti di volo, sono stati determinati sulla base dell'andamento dei dati storici negli ultimi quattro anni.

I dati previsionali dei voli (numero di tratte e dei minuti volati) sono specificati nella tabella riportata del successivo Art. 6 .

Per la redazione del presente Capitolato si è fatto riferimento alla seguente documentazione:

- Accordo tra il Governo, le Regioni e le Province autonome del 25 marzo 2015;
- Linea guida del Centro Nazionale Trapianti, con documento *"REQUISITI PER L'AFFIDAMENTO DEL SERVIZIO DI TRASPORTO AEREO DI ORGANI"* – Edizione Gennaio 2019;
- Decreto 19 novembre 2015 *"Attuazione della direttiva 2010/53/UE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 7 luglio 2010, relativa alle norme di qualità e sicurezza degli organi umani destinati ai trapianti"*, ai sensi dell'articolo 1, comma 340, legge 24 dicembre 2012, n. 228, nonché attuazione della direttiva di esecuzione 2012/25/UE della Commissione del 9 ottobre 2012, che stabilisce le procedure informative per lo scambio tra Stati membri di organi umani destinati ai trapianti. fa attualmente riferimento a quanto previsto dalle linee Guida approvato il 21 dicembre 2006 dalla Conferenza Stato Regioni;
- Regolamento (EU) 965/2012 (IR, AMC, GM and CS-FTL.1) Revision XI July 2018.

Quanto sopra, non esclude l'applicabilità di nuove o aggiornamenti di norme attinenti al servizio richiesto, ma non citate nel presente documento o ulteriori discipline di emissioni successive a questa edizione e nel corso di vigenza contrattuale.

Per l'adeguamento alle norme future e a quanto eventualmente ulteriormente richiesto in applicazione di eventuali accordi afferenti alla tipologia del servizio, la Ditta Aggiudicataria (di seguito Ditta o anche D.A.) non può richiedere alcun aumento di costo salvo quelli oggettivamente verificabili e quantificabili.

Art. 3 DURATA DELL'APPALTO

L'appalto per l'affidamento del servizio ha una durata di **anni quattro (4)** con decorrenza dalla data di sottoscrizione del contratto. Ogni Regione, in qualità di Committente e soggetto coordinatore del servizio, si riserva, altresì, alla scadenza del termine ordinario del contratto, la facoltà di prorogare il contratto in essere per il periodo necessario alla conclusione del procedimento di gara per la nuova aggiudicazione e, comunque, per un periodo non superiore a sei mesi dalla scadenza contrattuale. Ogni Regione si riserva, inoltre, la facoltà di modificare o risolvere il contratto qualora, dietro segnalazione dell'organo tecnico, vi siano variazioni connesse con fondata motivazione. Il contratto avrà termine a tutti gli effetti alla sua naturale scadenza, senza alcun obbligo di comunicazione.

Art. 4 RAPPRESENTANTE DELLA DITTA

La Ditta Aggiudicataria deve comunicare alle *Regioni* il nominativo di un suo rappresentante o incaricato per tutti gli adempimenti previsti dal presente Capitolato. La ditta deve comunicare il nome dell'incaricato e il luogo di residenza e indirizzo e recapito telefonico per ogni comunicazione urgente che dovesse rendersi necessaria al di fuori delle ore di servizio. L'incaricato deve, inoltre, controllare e far osservare al personale impiegato le funzioni e i compiti stabiliti per il regolare funzionamento del servizio. Esso deve mantenere un contatto continuo con gli addetti segnalati dalle *Regioni* per il controllo dell'andamento del servizio. In caso di assenza o impedimento dell'incaricato, la ditta deve comunicare il nome e l'indirizzo di un sostituto. Le persone addette alle comunicazioni con il Centro Regionale Trapianti saranno fluenti nella lingua italiana, parlata e scritta.

Art. 5 IMPORTO DELL'APPALTO

L'ammontare complessivo dell'appalto al netto dell'IVA, riferito alla durata quadriennale (quarantotto mesi), è di € **4.633.200,00** soggetto a ribasso.

Per quanto attiene ai costi del personale, i relativi valori sono stati determinati sulla base dei valori di mercato, ovvero delle retribuzioni medie applicabili alle varie professionalità. Per i Piloti ed i Tecnici di manutenzione sono stati riportati nel computo dei costi di esercizio i singoli valori medi. Per quanto attiene invece ai costi di certificazione e di mantenimento della stessa, in considerazione che la struttura è composta da diverse professionalità, molto differenziate fra loro, si è valutato il costo totale per il mantenimento di una struttura organizzativa (personale, infrastrutture, documentazione, arredi, macchine d'ufficio e mezzi) adeguata allo scopo.

Per quanto riguarda i costi derivanti dai rischi interferenziali, è fissato un importo di € **13.000**. Tale importo tiene conto che il personale dell'D.A dovrà svolgere corsi specialistici in materia di pericoli e rischi connessi alle attività oggetto della gara. Dettagli su tali rischi sono contenuti nel DUVRI.

Tutti i valori sono IVA esclusa. L'importo contrattuale finale è determinato sulla base dei ribassi effettuati.

Art. 6 SPECIFICA DEI COMPENSI

Le tariffe oggetto di compenso sono intese comprensive dei costi a carico della Ditta Aggiudicataria e in particolare quelli riguardanti la gestione tecnico-operativa dell'aeromobile, il personale e relative diarie fuori sede, i mezzi di

trasporto a uso dello stesso personale, le assicurazioni, le tasse di assistenza ai voli in rotta, ecc.... ovvero costi fissi e variabili dell'Impresa.

Con riferimento all'offerta economica e alle condizioni definite in sede di aggiudicazione, la Regione che ha richiesto il servizio tramite il CRT riconosce alla Ditta, il mese successivo a quello di competenza, i seguenti corrispettivi per ogni singolo trasporto, indipendentemente dal tipo di aeromobile e dal numero di persone trasportate:

A. Compensi su base Tariffale

- 1) **Tariffa forfettaria per minuto di volo offerta in gara, che include:**
 - i tempi intercorrenti fra gli effettivi orari di decollo e atterraggio (tempi stick-to-stick) rispettivamente anticipato il primo e posticipato il secondo di tempo di 5 (cinque) minuti;
 - 60 minuti massimi per i voli di primo posizionamento sull'aeroporto richiesto e altrettanto per il rientro dell'aeromobile alla destinazione determinata dalla Ditta Aggiudicataria. Detti voli devono comunque essere documentati. Qualora il riposizionamento richieda un tempo inferiore ai 60 minuti, sarà riconosciuto all'impresa il tempo effettivo di volo calcolato secondo i criteri di cui al presente punto.
- 2) **Tariffa per ciascun minuto di sosta e attesa** sull'aeroporto di destinazione dell'équipe medica e/o di prelievo dell'organo.
- 3) **Valore forfettario** convenuto per i **diritti di approdo/decollo** e servizi aeroportuali sugli aeroporti di destinazione e transito correlati con l'effettuazione dell'attività richiesta.
- 4) **Valore forfettario** convenuto per i **diritti aeroportuali al rientro** dell'aeromobile presso la propria base di armamento.

Si precisa che non sono oggetto di remunerazione i tempi di sosta sugli aeroporti e/o su aeroporti di dirottamento per cause non imputabili alla Committente. Sono anche esclusi da compensazione i diritti aeroportuali relativi all'aeroporto da cui muove l'aeromobile per il primo posizionamento.

B. Canone mensile offerto per la pronta disponibilità del velivolo.

L'importo mensile include tutti i costi operativi a carattere indiretto connessi al mantenimento di tutti gli aspetti riguardanti l'organizzazione della D.A. affinché sia garantita la pronta disponibilità dei velivoli e personale operativo (messa a disposizione dell'aereo e dell'equipaggio 24 h su 24 h per 365 giorni all'anno) per lo svolgimento del servizio di trasporto richiesto come descritto nel presente Capitolato.

L'importo corrisposto alla Ditta Aggiudicataria sarà pertanto costituito dal canone di pronta disponibilità e dal compenso relativo al numero di missioni effettivamente effettuate.

Il prospetto con il dettaglio degli importi a Base d'Asta e dei fabbisogni stimati è di seguito riportato.

TABELLA 1 - FABBISOGNO ANNUO

REGIONE	BASI	NUMERO MISSIONI ANNUO	MEDIA MIN. VOLO PER MISSIONE	TOT MINUTI VOLO ANNUO	MASSIMALE ANNUO	MASSIMALE QUADRIENNALE
CAMPANIA	NAPOLI	60	155	9.300	828.034,48 €	3.312.137,93 €
BASILICATA	NAPOLI	5	155	775	69.002,87 €	276.011,49 €
CALABRIA	LAMEZIA	17	175	2.975	261.262,64 €	1.045.050,57 €
TOTALE		82		13.050	1.158.300,00 €	4.633.200,00 €

TABELLA 2 - QUADRO ECONOMICO

ID	DESCRIZIONE	FABBISOGNO ANNUO	FABBISOGNO QUADRIENNALE	IMPORTO UNITARIO A BASE D'ASTA	IMPORTO PRESUNTO ANNUALE	IMPORTO PRESUNTO QUADRIENNALE
1	Tariffa forfetaria offerta per MINUTO di VOLO	13.050	52.200	€ 60,00	€ 783.000,00	€ 3.132.000,00
2	Tariffa per ciascun MINUTO di SOSTA e ATTESA sull'aeroporto di destinazione dell'equipe medica e/o di prelievo dell'organo	4.920	19.680	€ 5,00	€ 24.600,00	€ 98.400,00
3	Valore forfetario convenuto per i diritti di approdo/decollo e servizi aeroportuali sugli aeroporti di destinazione e transito correlati con l'effettuazione dell'attività richiesta	164	656	€ 500,00	€ 82.000,00	€ 328.000,00
4	Valore forfetario convenuto per i diritti aeroportuali al rientro dell'aeromobile presso la propria base di armamento	82	328	€ 350,00	€ 28.700,00	€ 114.800,00
5	CANONE ANNUO	12	48	€ 20.000,00	€ 240.000,00	€ 960.000,00
TOTALE					€ 1.158.300,00	€ 4.633.200,00

Art. 7 INVARIABILITÀ DELLE TARIFFE

I prezzi formulati in sede di stipula di contratto dovranno rimanere fissi ed invariati in relazione al tipo di aeromobile impiegato nell'occorrenza.

Ciò rimane valido anche a fronte di adeguamenti che interessano la struttura organizzativa, il personale, gli aeromobili ed i mezzi della D.A. necessari al mantenimento del Certificato di Operatore Aereo e/o di altre certificazioni ad esso collegate, anche a seguito dell'adozione di nuove normative europee e/o nazionali. Restano salve le condizioni migliorative eventualmente praticabili dalla Ditta Aggiudicataria.

Art. 8 CONVENZIONE E ORDINATIVO DI FORNITURA

Con la Ditta Aggiudicataria della presente procedura, So.Re.Sa. stipulerà un'unica Convenzione, conforme allo Schema di Convenzione presentato in gara, con il quale verranno regolamentati i Contratti di fornitura attuativi della medesima Convenzione, stipulati dalle singole *Regioni* aderenti mediante l'emissione degli Ordinativi di Fornitura.

Con riferimento alla Convenzione si precisa che:

- ciascuna Regione aderente, attraverso l'Ordinativo di Fornitura emesso secondo le modalità stabilite nella Convenzione, stipulerà un Contratto di fornitura con la D.A.;
- il quantitativo effettivo da fornire, oggetto dei singoli Contratti di fornitura (di seguito anche solo "quantitativo della fornitura"), è indicato nei singoli Ordinativi di Fornitura emessi dalle *Regioni* Aderenti;
- l'importo effettivo di ciascun Contratto di fornitura è determinato dalle quantità di missioni oggetto dell'Ordinativo di Fornitura, moltiplicato per il/i rispettivo/i prezzo/i unitario/i offerto/i, sino a concorrenza del massimo contrattuale;
- ciascun Ordinativo di Fornitura è impegnativo per le singole *Regioni* aderenti, relativamente al quantitativo della fornitura ivi indicato, fermo restando che gli stessi potranno aumentare o ridurre le forniture fino a concorrenza del limite di un quinto, ai sensi dell'art. 106, comma 12, del D.Lgs. 50/2016;

- le *Regioni* aderenti potranno emettere, e la D.A. dovrà accettare, Ordinativi di Fornitura per una quantità complessiva sino a concorrenza del massimo contrattuale di cui sopra, eventualmente incrementato.

L'importo massimo contrattuale espresso in Convenzione non è garantito alla D.A. in quanto non è da considerarsi vincolante né per So.Re.Sa., né per le *Regioni* aderenti i quali, pertanto, non risponderanno nei confronti della D.A. nel caso in cui gli Ordinativi di Fornitura emessi risultino complessivamente inferiori al predetto massimo contrattuale. Più in generale, la Convenzione non è fonte di alcuna obbligazione per So.Re.Sa. e per le *Regioni* aderenti nei confronti della D.A., salvo quelle espressamente alla stessa riferite, quali il contratto normativo e/o regolamentare, le condizioni generali dei Contratti di fornitura che verranno stipulati dalle singole *Regioni* aderenti e la D.A. con l'emissione degli Ordinativi di Fornitura.

Nel corso del contratto, la Regione interessata potrà richiedere alla D.A. una modifica all'Ordinativo di Fornitura sia a seguito di un eventuale stabile mutamento delle esigenze, sia in caso di eventi particolari che richiedano una variazione del servizio ad oggetto. La D.A. sarà obbligata a implementare le modifiche sui servizi erogati secondo quanto richiesto dalla Regione contraente nel più breve tempo possibile e comunque entro e non oltre il termine di 7 giorni dalla ricezione della comunicazione.

Art. 9 MODIFICHE DEL CONTRATTO E SUBAPPALTO

Per le modifiche contrattuali durante il periodo di efficacia del contratto si applica quanto previsto all'art. 106 del D.Lgs. 50/2016. È ammesso il subappalto nei limiti e con le modalità previste dall'art. 105 del D.Lgs. 50/2016. Il contratto tra appaltatore e subappaltatore/subcontraente ai sensi della legge 13 agosto 2010, n.136, dovrà contenere le seguenti clausole:

- 1) L'impresa (.....), in qualità di subappaltatore/subcontraente dell'impresa (...) nell'ambito del contratto sottoscritto con l'Ente (...), identificato con il CIG n. (...)/CUP n. (...), assume tutti gli obblighi di tracciabilità dei flussi finanziari di cui all'articolo 3 della legge 13 agosto 2010, n. 136
- 2) L'impresa (...), in qualità di subappaltatore/subcontraente dell'impresa (...), si impegna ad inviare copia del presente contratto all'Ente (...).

Una copia del contratto di subappalto è tempestivamente trasmessa all'Amministrazione ai fini della verifica. L'Amministrazione non provvede al pagamento diretto dei subappaltatori e pertanto è fatto obbligo al Concorrente Aggiudicatario di trasmettere, entro venti giorni dalla data di ciascun pagamento effettuato, copia delle fatture quietanzate relative ai pagamenti corrisposti al subappaltatore o cottimista.

In particolare, in caso di mancata disponibilità derivante da motivi eccezionali o di forza maggiore, la Ditta Aggiudicataria potrà occasionalmente coordinarsi con un'altra ditta, previa comunicazione all'Ente Appaltante, che metterà a disposizione velivoli con caratteristiche non inferiori a quelle previste nel presente capitolato e di personale di volo con esperienza pari o superiore a quelle offerte dall'Azienda aggiudicataria, senza oneri aggiuntivi a carico dello stesso Ente Appaltante.

Tutto ciò non previsto nel presente articolo è rinviato al contratto sottoscritto tra le parti.

Art. 10 NORMATIVA TECNICA DI RIFERIMENTO

L'organizzazione del trasporto aereo per organi ed équipe ha per riferimento la seguente normativa. Essa consiste di normative Europee a carattere cogente e di normative Nazionali:

- A. Legge 91 del 1999 del 01 Aprile 1999 Disposizioni in materia di prelievi e di trapianti di organi e di tessuti. (GU Serie Generale n.87 del 15-04-1999).
- B. Accordo tra il Governo, le Regioni e le Province autonome del 25 marzo 2015 Accordo, ai sensi dell'articolo 4, comma 1 del decreto legislativo 28 agosto 1997, n. 281, tra il Governo, le Regioni e le Province autonome di Trento e Bolzano sul documento recante "*Revisione e aggiornamento dell'Accordo CSR del 21 dicembre 2006 sul coordinamento dei trasporti connessi con le attività trapiantologiche*".

- C. Linea guida del Centro Nazionale Trapianti, con documento “*Requisiti per l’affidamento del servizio di trasporto aereo di organi*” – Edizione Gennaio 2019.
- D. Decreto 19 novembre 2015 “*Attuazione della direttiva 2010/53/UE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 7 luglio 2010, relativa alle norme di qualità e sicurezza degli organi umani destinati ai trapianti*”, ai sensi dell’articolo 1, comma 340, legge 24 dicembre 2012, n. 228, nonché attuazione della direttiva di esecuzione 2012/25/UE della Commissione del 9 ottobre 2012, che stabilisce le procedure informative per lo scambio tra Stati membri di organi umani destinati ai trapianti.

e, per la specificità del trasporto aereo, è fatto riferimento al:

- E. Regolamento (UE) 2018/1139 Regolamento Basico del 04 Luglio 2018 recante norme comuni nel settore dell’aviazione civile;
- F. Regolamento (EU) 965/2012 On Air Operations (IR) (with EASA Decision AMC & GM and CS-FTL.1) Revision XI, July 2018.

Tanto, senza pregiudizio di applicabilità di norme attinenti ma non citate nel presente documento, o ulteriori discipline di emissioni successive a questa edizione e nel corso di vigenza contrattuale. Per l’adeguamento alle norme future e a quanto eventualmente ulteriormente richiesto in applicazione di eventuali accordi afferenti alla tipologia del servizio, la Ditta Aggiudicataria (di seguito D.A.) non può richiedere alcun aumento di costo salvo quelli oggettivamente verificabili e quantificabili.

Art. 11 ATTIVAZIONE DELL'INTERVENTO

L’intervento è attivato dal Centro Regionale Trapianti a mezzo posta elettronica certificata (PEC) e confermato telefonicamente.

Indipendentemente dal numero di velivoli presenti in flotta, la Ditta Aggiudicataria dovrà essere in grado di garantire la disponibilità contemporanea di due velivoli idonei al servizio in oggetto, attesa l’eventuale necessità dei committenti di dover far trasportare contestualmente due équipes.

La Ditta Aggiudicataria, ai fini dell’esercizio del servizio, dovrà:

- a) essere operativa 24 ore su 24 durante tutto l’arco del periodo contrattuale, con indicazione dei contatti telefonici, di posta elettronica certificata e fax ai fini dell’immediata reperibilità;
- b) avere la piena disponibilità dei mezzi e del personale oggetto del servizio;
- c) contare su un organico sufficiente a garantire il servizio ininterrottamente, rispettando le normative in vigore riguardanti l’attività di volo ed i tempi di servizio del personale navigante;
- d) vincolare il proprio personale navigante al rispetto della riservatezza professionale e d’ufficio per fatti o circostanze di cui lo stesso possa venire a conoscenza nell’esercizio delle proprie funzioni;
- e) garantire il trasferimento contemporaneo dell’équipe che effettua il prelievo d’organo alla Base aeroportuale di destinazione garantendone poi il ritorno;
- f) assicurare il trasporto degli organi dalle basi aeroportuali di riferimento dei Centri di prelievo alle basi aeroportuali di riferimento dei Centri di trapianto;
- g) utilizzare i velivoli individuati e ritenuti più idonei dall’Amministrazione sulle basi delle specifiche indicate nel presente Capitolato e indicate in fase di gara. Ogni variazione che dovesse intervenire in corso di contratto sulla composizione o sulle specifiche dei velivoli utilizzati dovrà essere comunicata preventivamente ed autorizzata dall’Amministrazione;
- h) garantire la pulizia, il decoro e la sicurezza di mezzi ed equipaggiamenti utilizzati;
- i) garantire il servizio secondo quanto previsto dalla vigente normativa in materia di servizi pubblici essenziali.

Il servizio non dovrà subire alcuna interruzione.

Art. 12 ORGANIZZAZIONE DEL SERVIZIO

Il posizionamento dei velivoli per l'inizio della missione è previsto di norma sugli aeroporti di Napoli Capodichino e Lamezia, ma può essere richiesto anche su altro aeroporto sul territorio nazionale.

In caso di impossibilità di posizionamento dovuta a condizioni meteorologiche o comunque a impraticabilità dello scalo verrà concordato con la ditta il posizionamento sull'aeroporto alternativo più vicino.

Al fine di definire con precisione e puntualità le procedure e i protocolli d'intervento sostanzianti il servizio, la ditta s'impegna a sviluppare, coordinatamente con la Committente e a far approvare dai medesimi, prima dell'inizio dell'attività, un documento operativo chiamato "*Manuale di Intervento*".

Nel "*Manuale di Intervento*" saranno descritte:

- 1) Le procedure riguardanti la logistica, le comunicazioni, le risorse professionali e i mezzi utilizzati nelle varie modalità operative;
- 2) I percorsi di addestramento e aggiornamento professionale del personale;
- 3) Il sistema di tracciabilità dell'attività svolta;
- 4) Le norme di comportamento del personale.

Il *Manuale di Intervento* deve essere coerente con il "PROGETTO ORGANIZZATIVO E TECNICO" presentato in gara o oggetto di valutazione qualitativa.

Art. 13 DISDETTA

Subordinatamente al succedersi degli eventi, la Centrale Operativa può dare alla Ditta disdetta telefonica della necessità del velivolo, cui segue comunicazione formale a mezzo telefax o via PEC entro le ore 9 del primo giorno feriale successivo a quello della richiesta. Più precisamente si potranno verificare le seguenti ipotesi:

- a) Annullamento del volo, con semplice attivazione delle Centrali Operative: in questo caso la Ditta Aggiudicataria non può pretendere alcun diritto di compenso.
- b) Annullamento del volo, con attivazione e mobilitazione dell'equipaggio, ma senza che questo abbia raggiunto l'aerostazione: la Stazione Appaltante riconosce le spese di spostamento sostenute con un importo forfetario non inferiore a € 500,00.
- c) Annullamento del volo con l'equipaggio che ha raggiunto l'aerostazione, ma senza che l'aereo sia decollato: la Stazione Appaltante riconosce un importo forfetario per le spese sostenute e per l'approntamento del velivolo non inferiore a € 1.800,00.
- d) Annullamento del volo, con l'aereo già decollato: in questo caso l'importo riconosciuto alla Ditta è uguale a quello di una normale missione di volo.

Art. 14 CONFERMA TRASPORTO ORGANI/ÉQUIPE

In caso di conferma della necessità di trasporto organo e/o équipe medica da parte del Centro Regionale Trapianti, la Ditta provvede al posizionamento dell'aeromobile sull'aeroporto indicato dalla Centrale Operativa identificata dal CRT, almeno **entro 2 (due) ore** dalla conferma o **3 ore dal preavviso**, se non diversamente concordato. La conferma da parte del Centro Regionale Trapianti può essere telefonica, cui segue comunicazione formale a mezzo telefax o via PEC entro le ore 9 del primo giorno feriale successivo a quello della richiesta.

Art. 15 CONFERMA TRASPORTO DI PAZIENTE CON BARELLA

In caso di trasporto di pazienti in barella, il tempo di posizionamento è fissato in **6 (sei) ore** dalla conferma, se non diversamente concordato. La conferma da parte della Centrale Operativa può essere telefonica, cui segue comunicazione formale a mezzo telefax o via PEC entro le ore 9 del primo giorno feriale successivo a quello della richiesta.

Art. 16 RISCOントRO DA PARTE DELLA DITTA AGGIUDICATARIA

Nei casi di conferma d'ordine e naturalmente nel pieno rispetto dei tempi indicati, la Ditta Aggiudicataria deve comunicare alla Centrale Operativa telefonicamente entro 30 minuti dalla richiesta e successivamente a mezzo telefax o PEC la conferma e l'orario, il più preciso possibile, di posizionamento dell'aeromobile sull'aeroporto indicato dalla Centrale Operativa.

Art. 17 ESCLUSIVITÀ DI UTILIZZO

Dal momento in cui l'aeromobile si è posizionato sulla prima sede indicata dalla Committente e sino al termine della missione la disponibilità dell'aeromobile si intende a titolo esclusivo a favore della Committente.

Art. 18 MODALITÀ ESECUTIVE DEL TRASPORTO

Il trasporto aereo degli organi destinati al trapianto e delle équipes di prelievo deve garantire la standardizzazione della filiera della sicurezza e della tracciabilità delle missioni. Il sistema di gestione informatizzata provvede a rendere disponibili i dati movimentati dal centro di donazione verso il centro di trapianto, sempre in tempo reale e on-line. L'organo deve poter essere tracciato anche in caso di volo. Si richiede un sistema di identificazione rapida e informatica dei componenti delle équipes in movimento, particolarmente utile per soddisfare i requisiti di identificazione del personale viaggiante in ambiente aeronautico.

Quanto sopra in conformità dei principi riportati nella parte B dell'allegato al documento "*Revisione e aggiornamento dell'accordo CSR del 21 dicembre 2006 sul coordinamento dei trasporti connessi con le attività trapiantologiche*" e di cui alla Conferenza Stato Regione del 25 marzo 2015, n. rep. 55 e del Decreto, Ministero della Salute, del 19 novembre 2015 "*Attuazione della direttiva 2010/53/UE del Parlamento Europeo e del Consiglio, del 7 luglio 2010, relativa alle norme di qualità e sicurezza degli organi umani destinati ai trapianti*", ai sensi dell'articolo 1, comma 340, legge 24 dicembre 2012, n. 228, nonché attuazione della direttiva di esecuzione 2012/25/UE della Commissione del 9 ottobre 2012, che stabilisce le procedure informative per lo scambio tra Stati membri di organi umani destinati ai trapianti (cfr. artt., 9, 10 11 e 12).

Art. 19 INFORMAZIONI ALLE PERSONE TRASPORTATE

Senza alcun costo a carico delle *Regioni*, ai fini della migliore esecuzione del volo sanitario, quindi ai fini della conoscenza di specifici aspetti correlati con il volo e l'aeromobile da parte del personale sanitario, la Ditta Aggiudicataria, per ogni specifico aeromobile offerto nel servizio oggetto del contratto, deve produrre un documento informativo – in forma di manuale – rendendolo disponibile alla C.O. e CRT in un congruo numero di copie. Tale pubblicazione deve contenere tutte le informazioni ritenute utili e necessarie per il comportamento delle persone a bordo sia in condizioni normali, sia di emergenza in volo. Una particolare attenzione deve essere rivolta agli aspetti del trasporto sanitario di pazienti, dalle operazioni di imbarco all'assistenza a bordo durante il volo ed il coordinamento con l'equipaggio di condotta a fronte di situazioni particolari. Lo stesso documento deve disciplinare le modalità di trasporto del contenitore dell'organo/i con particolare riferimento a quanto riportato allo specifico articolato. Specifiche istruzioni saranno previste e concordate con il personale sanitario della Centrale Operativa identificata dal CRT in ordine alla configurazione sanitaria dell'aeromobile ed all'uso degli apparati elettromedicali durante il volo.

Al fine di garantire standard di sicurezza elevati durante tutte le fasi del volo, la Ditta fornirà (attraverso i CRT) al personale sanitario coinvolto nelle attività trapiantologiche schede informative per ogni tipologia di velivolo inserito nell'elenco dei velivoli utilizzati per tale attività che conterranno le seguenti informazioni:

- 1) Tipologia e caratteristiche del velivolo
- 2) Comportamento a bordo dei passeggeri
- 3) Comportamento in caso di emergenze a bordo

- 4) Posizioni in cabina dove sono collocati i dispositivi di emergenza
- 5) Modalità di trasporto di eventuale strumentazione sanitaria
- 6) Modalità di trasporto dei contenitori refrigerati per gli organi (punti di fissaggio, sistemi per il vincolo dei contenitori ai punti di fissaggio, ecc....).

Art. 20 SISTEMA DI GESTIONE DELLA DITTA

I requisiti indicati devono essere integrati per specificità entro tre mesi dall'attivazione del servizio e si applicano anche alla Ditta di Manutenzione sia essa parte integrante dell'organizzazione della D.A. o contrattata.

La Ditta Aggiudicataria deve attuare un "Sistema di Gestione" (Management System) secondo i requisiti della norma europea EASA AIR-OPS.

Pertanto, per estensione alla specificità di contenuti attinenti ai servizi richiesti dal Capitolato, avuta conferma di aggiudicazione la D.A. si deve coordinare con il responsabile per il servizio della Committente e recepire le condizioni e le modalità di coordinamento, ed esecutive del servizio.

Con successivi aggiornamenti e cadenze almeno semestrali – con copia controllata assegnata alla Committente - la D.A. deve rendere esecutivo il piano di gestione delle attività secondo i criteri del Sistema per la Sicurezza (SMS), redatto seguendo le linee guida emesse dall'ICAO nel documento Safety Management Manual (SMM) doc. 9859 Ed. 3, che comprenda almeno i seguenti elementi:

- 1) Analisi dei potenziali pericoli (hazards) e rischi associati (risk assessment), avuto particolare riguardo alle operazioni oggetto del presente Capitolato. Tale analisi deve essere completata con le azioni di mitigazione applicabili;
- 2) Obiettivi (target) e relativi indicatori mirati al miglioramento delle operazioni negli ambiti tanto della sicurezza del volo quanto per le caratteristiche del trasporto secondo i requisiti indicati nelle discipline di riferimento. Adeguate obiettivi e relativi indicatori devono essere sviluppati per i processi di gestione delle Operazioni di Volo, Aeronavigabilità Continua e Manutenzione, accettazione ed esecuzione delle missioni;
- 3) Addestramento sui principi ed il funzionamento del "Safety Management System" per tutto il personale tecnico / operativo della D.A.;
- 4) Un Piano di risposta di emergenza (Emergency Response Plan - ERP), condiviso per gli aspetti di interfaccia con la Committente;
- 5) Un sistema computerizzato (database) di gestione, in termini investigativi e statistici, dei dati sensibili per la sicurezza del volo e per la tipologia del trasporto, provenienti dagli indicatori e dai "Safety Reports". È raccomandata l'implementazione di un sistema non punitivo di Flight Data Monitoring (FDM), integrato nel piano di gestione dell'Operatore, le cui caratteristiche soddisfino i requisiti del Regolamento (EU) 965/2012 alla Revision XI - July 2018 (Annex III – Part ORO.AOC.130).
- 6) La D.A. deve avere implementato un sistema di monitoraggio della conformità ("Compliance Monitoring") ai requisiti delle norme EASA AIR-OPS, Part M e Part 145 estesi alla tipologia del servizio oggetto del presente Capitolato. La D.A. sotto il coordinamento della propria CAMO, in proprio come Ditta di Manutenzione approvata secondo EASA Part 145 o mediante Ditte di pari requisiti – dopo avere stipulato apposito contratto - deve effettuare le ispezioni e le attività di manutenzione necessarie nell'arco di validità del Capitolato e richieste dal programma di manutenzione approvato e dai rispettivi manuali di manutenzione dei singoli aeromobili (inclusi motori e parti). Negli allegati al CAMO deve essere espressamente indicata l'Impresa Approvata Parte- 145 (in Italia o all'estero) presso la quale la D.A. fa eseguire gli interventi di manutenzione non effettuati in proprio.

Art. 21 IMPIANTI DI RADIOCOMUNICAZIONE

Gli impianti di radiocomunicazione devono essere realizzati nel rispetto delle disposizioni vigenti in materia emanate dal Ministero delle Telecomunicazioni. Le apparecchiature radioelettriche utilizzate devono disporre delle prescritte omologazioni e l'impianto deve operare nel rispetto della concessione.

La dotazione di telefono satellitare e/o altro sistema innovativo di radiocomunicazione, sempre certificato dall'Ente Aeronautico competente sarà considerata requisito preferenziale;

Art. 22 PENALI E PREMIALITÀ

Fatte salve le eventuali responsabilità penali che gravano sulla D.A., nel caso di procurato disservizio, si applicano i provvedimenti di seguito richiamati. Poiché la sottoscrizione del contratto vincola la Ditta Aggiudicataria al rispetto di tutte le clausole e all'obbligo di fornitura del servizio in ogni occasione in cui questo venga richiesto, ove per propri motivi non sia in grado di effettuare il trasporto, la D.A. è ritenuta inadempiente e le *Regioni*, senza obbligo di darne comunicazione, si riservano la facoltà di assegnare il trasporto ad altro operatore aereo, operando in danno per eventuali maggiori costi in rapporto all'offerta economica della D.A.. In tal caso tutti gli oneri sono a carico della D.A.. Delle penali applicate è data comunicazione alla Ditta a mezzo di lettera raccomandata con ricevuta di ritorno o con posta elettronica certificata. La D.A. deve emettere nota di accredito per l'importo della penale applicata che è contabilizzata in sede di liquidazione delle fatture in corso al momento del ricevimento della nota di accredito.

La casistica degli eventi che sono causa di PENALI o di PREMIALITÀ è riportata rispettivamente allegato B1 e B2 nel presente Capitolato.

Casi Particolari

Nel caso si verifichino circostanze non dipendenti dal Committente (a titolo esemplificativo e non esaustivo: avverse condizioni meteorologiche, avaria dell'aeromobile, indisponibilità dell'equipaggio, inoperatività dello scalo, etc...) che comportino ulteriori dilatazioni temporali nell'espletamento della missione, non concordate o accettate dal Committente stesso, il contraente non potrà addebitare alcun ulteriore onere rispetto alle tariffe offerte in gara.

Nel caso di indisponibilità o di sopravvenuta indisponibilità dell'aeromobile nel corso della missione, ma sostituito con altro aeromobile idoneo a consentirne il completamento, i diritti della Ditta sono limitati ai corrispettivi previsti per l'impiego di un solo aeromobile, fatte salve le eventuali penali per il ritardo.

Art. 23 ATTESTAZIONE DELL'ATTIVITÀ

Le fatture attinenti alle attività effettive con riferimento ad ogni singola tratta devono essere corredate della seguente documentazione:

- Copia del Giornale di Bordo (in inglese "Flight Log") con annotati i dati del volo previsti e gli eventi operativi significativi, eventualmente, occorsi durante la tratta;
- Copia dei fogli del Quaderno Tecnico di Bordo (QTB) - ovvero "Aeroplane Technical Log (ATL)" - con specifico dettaglio delle informazioni e dati richiamati al Regolamento (UE) n. 1321/2014 Annex I Part M, par. M.A. 305/6. Se le pagine dell'ATL relativa alla singola tratta contengono anche i dati del Flight Log (es. tipo e marche aeromobile, nominativi equipaggio, numero passeggeri, aeroporto di partenza/arrivo, orari, reporting degli eventi significativi ecc.) è **sufficiente allegare le sole pagine dell'ATL ovvero del QTB.**

Nota: qualora i tempi "stick" (orari di decollo e atterraggio) per i velivoli ed il numero di persone trasportate non si evincano dai documenti sopra indicati, tali informazioni devono essere fornite con documentazione aggiuntiva.

Per ogni missione deve essere redatta apposita scheda operativa sottoscritta dal capo dell'équipe di prelievo o dal responsabile del trasferimento corredata da copia del quaderno tecnico di bordo.

Art. 24 VERIFICHE DI CONFORMITÀ E QUALITÀ

Ogni Regione istituisce un sistema di controllo di conformità e qualità dei servizi richiesti in contratto, conferendo incarico al Direttore dell'Esecuzione del Contratto. Pertanto, la Ditta Aggiudicataria, e così ogni impresa partecipe di un raggruppamento, o consorziata, o subappaltatrice, è tenuta a fornire la massima collaborazione, a consentire

l'accesso presso le proprie strutture, a fornire i documenti ed atti che l'incaricato per le verifiche di conformità richieda in espletamento del mandato. Tale controllo può comprendere una verifica della condotta in volo da parte di piloti qualificati.

Il DEC è tenuto alla riservatezza in ordine alle notizie emergenti dai documenti esaminati e l'esito delle verifiche rimane di esclusiva disponibilità alle *Regioni* committenti con uso limitato alle attività correlate al contratto.

Art. 25 COMUNICAZIONI DELLA DITTA AGGIUDICATARIA

La D.A. è tenuta a comunicare in forma scritta ogni variazione, rinnovo, limitazione, sospensione, ecc. dei titoli che sono stati di riferimento per l'assegnazione del contratto. Così pure la D.A. è tenuta a comunicare l'impiego di nuovo personale di condotta (o altro non indicato in sede di offerta) con evidenza delle qualifiche professionali rispondenti ai requisiti del Capitolato. La D.A. è tenuta a redigere i rapporti che ogni Regione richieda in relazione a fatti ed eventi occorsi nell'espletamento del servizio. Tutte le comunicazioni, scritte e verbali, devono essere effettuate in lingua italiana.

Art. 26 ONERI A CARICO DELL'AZIENDA APPALTANTE

Sono a carico della struttura appaltante:

- a) le attrezzature ed il personale sanitario per il trasporto degli organi, nonché le équipe chirurgiche deputate allo svolgimento delle procedure di trapianti;
- b) il trasporto da e per l'ambito dell'aeroporto di Napoli-Capodichino e Lametia delle attrezzature e del personale sanitario, dei pazienti e familiari.

Nessun altro onere potrà ricadere a carico dell'Azienda appaltante all'infuori di quelli espressamente richiamati ai punti precedenti.

Art. 27 ONERI A CARICO DELLA DITTA AGGIUDICATARIA

A carico della Ditta Aggiudicataria graveranno tutti gli oneri e le spese relative all'autorizzazioni e alle varie assicurazioni d'obbligo sia per il rispetto della normativa di legge che per gli obblighi assunti dalla Ditta in fase di gara con la presentazione del progetto tecnico.

Il Concorrente Aggiudicatario è tenuto a porre in essere, con la massima diligenza, tutte le attività necessarie per ottenere le autorizzazioni, licenze, nulla osta o permessi di pubbliche autorità, necessari per la realizzazione del servizio. In via indicativa e non limitativa, si elencano a carico del Concorrente Aggiudicatario:

- 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 aeromobili. 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) Tutti gli oneri relativi:
 - i. allo smaltimento dei rifiuti relativi all'impiego degli aeromobili;

- ii. al rifornimento del combustibile, dei lubrificanti, dei materiali di consumo, dei ricambi e di quant'altro necessario al corretto ed efficiente esercizio degli aeromobili o dei mezzi di supporto al suolo;
- iii. costi derivanti dai diritti aeroportuali, diritti di approdo/partenza, di assistenza in rotta dagli enti del traffico aereo; ed ogni altro onere in genere correlato all'attività degli aeromobili o del proprio personale;
- iv. costi correlati alle attività per il mantenimento delle certificazioni anche di natura straordinaria (audit, ispezioni velivolo, ACAM (Aircraft Continuing Airworthiness Monitoring, ecc.).

Art. 28 OBBLIGHI PREVIDENZIALI, FISCALI E ASSICURATIVI DELLA DITTA AGGIUDICATARIA

Per lo svolgimento del servizio, la ditta dovrà impiegare esclusivamente personale per il quale siano stati regolarmente adempiuti gli obblighi previsti dalle vigenti leggi in materia di assicurazioni sociali, assistenziali, previdenziali e antinfortunistiche, esonerando di conseguenza le *Regioni* da ogni e qualsiasi responsabilità in merito. A richiesta delle *Regioni*, la Ditta Aggiudicataria dovrà fornire tutta la documentazione necessaria a verificare il rispetto degli obblighi suddetti. Pertanto, sono a carico della ditta tutti gli oneri di competenza in osservanza delle leggi, disposizioni, regolamenti, contratti normativi e salariali, previdenziali ed assicurativi, disciplinanti il rapporto di lavoro del settore. Resta comunque inteso che ogni Regione rimane del tutto estranea ai rapporti che andranno ad instaurarsi fra l'appaltatore e il personale da questo dipendente, esonerandola da qualsiasi responsabilità in merito.

Per quanto riguarda gli aspetti operativi, la Ditta Aggiudicataria garantisce che l'aereo ed il personale impiegato nel servizio siano iscritti nella licenza della ditta medesima e s'impegna a mantenere in servizio presso la base operativa equipaggi idonei all'impiego, abilitati al tipo di aereo utilizzato ed al servizio da svolgere, come previsto dalle norme vigenti e dal presente capitolato. Parimenti deve essere garantita dalla Società la turnazione regolare del personale in osservanza alle normative vigenti per il tempo massimo di servizio e di volo.

Art. 29 FALLIMENTO - LIQUIDAZIONE - AMMISSIONE A PROCEDURE CONCORSUALI - MORTE

In caso di scioglimento o di liquidazione della Ditta Aggiudicataria, ogni Regione ha il diritto di pretendere tanto la risoluzione del contratto, da parte della Società in liquidazione, quanto la continuazione da parte dell'eventuale nuova ditta che subentra. In caso di fallimento della ditta o di ammissione della stessa a procedure concorsuali in genere, il contratto si ritiene rescisso di pieno diritto a far data dall'inizio delle procedure concorsuali, fatto salvo il diritto di ogni Regione di rivalersi sulla cauzione e sui crediti maturati, fatto ancora salvo il diritto al risarcimento dei maggiori danni. In caso di morte dell'aggiudicatario, ove persona fisica, ogni Regione può consentire, a proprio insindacabile giudizio, che le obbligazioni derivanti dal contratto siano assunte solidalmente dagli eredi o da ritenere immediatamente risolto il contratto. Quando la Regione ritenesse continuative negli eredi le obbligazioni del contratto, i medesimi sono tenuti, dietro semplice richiesta, a produrre a loro spese tutti quegli atti e documenti che saranno dalla singola Regione ritenute necessarie per la regolare giustificazione della successione e per la prosecuzione del contratto.

Art. 30 GARANZIE CAUZIONALI E ASSICURATIVE

In merito alle cauzioni e garanzie nonché alle assicurazioni che la Ditta Aggiudicataria deve stipulare si applicano gli Articoli 93 e 103 decreto-legge 50/ 2016. In particolare, su tali requisiti la Committente ha stabilito i requisiti contrattuali riportati successivamente.

Art. 31 ASSICURAZIONI

Il Concorrente Aggiudicatario deve stipulare una polizza in conformità al regolamento CE 785/2004, come modificato dal Regolamento UE 285/2010, che preveda una garanzia di responsabilità civile verso terzi per danni provocati a cose o persone da atti eseguiti o ordinati da proprio personale o comunque in dipendenza diretta od indiretta dall'esecuzione del servizio. La durata e la piena validità dell'assicurazione si estende dalla data di inizio e per tutta la durata del contratto. Ogni aeromobile utilizzato per ogni servizio richiesto dalla Centrale Operativa identificata dal CRT, l'equipaggio di condotta ed i passeggeri trasportati devono essere assicurati nel rispetto della normativa di legge, con la previsione delle seguenti integrazioni e con relativo costo incluso nelle tariffe di offerta e secondo determinazione della deliberazione di aggiudicazione.

- 1) copia delle polizze, in corso di validità dovranno essere consegnate ad ogni singola Regione contestualmente all'atto di notifica dell'avvenuta aggiudicazione;
- 2) la polizza deve prevedere espressamente la cumulabilità con altre eventuali coperture assicurative già in atto;
- 3) la Ditta Aggiudicataria si impegna inoltre a fornire copia di tutti i rinnovi, appendici e comunque qualsiasi variazione contrattuale inerenti alle polizze assicurative.

La ditta deve fornire e dimostrare (a pena di esclusione dalla gara) la copertura assicurativa nel rispetto delle norme vigenti, con massimale non inferiore a € 1.500.000,00 per ogni persona trasportata per morte o invalidità permanente e di € 250 per ogni giorno di invalidità temporanea. La polizza deve prevedere espressamente la cumulabilità con altre eventuali coperture assicurative già in atto a favore delle persone trasportate. Copia delle polizze, in corso di validità, devono essere consegnate ad ogni Regione contestualmente all'atto di notifica dell'avvenuta aggiudicazione.

La Ditta Aggiudicataria deve aver stipulato una polizza con massimali non inferiori a € 20.000.000 (venti milioni) per RC verso terzi in superficie.

La Ditta Aggiudicataria si impegna inoltre a fornire copia di tutti i rinnovi, appendici e comunque qualsiasi variazione contrattuale inerente alle polizze assicurative.

Art. 32 RESPONSABILITÀ DEL CONCORRENTE AGGIUDICATARIO

Il Concorrente Aggiudicatario è responsabile dei danni derivanti da negligenza, imprudenza, imperizia, inosservanza di leggi e di regolamenti o di norme tecniche e operative aeronautiche pertinenti alla materia, arrecati, per fatto proprio o dei propri dipendenti o di persone di cui esso si avvale a qualsiasi titolo, alle *Regioni* ed al suo personale, al personale sanitario, al proprio personale dipendente, ai trasportati e ai terzi.

Resta onere specifico del Concorrente Aggiudicatario organizzare e condurre i servizi assumendo piena responsabilità civile e amministrativa per quanto riguarda l'efficienza e la sicurezza operativa dei mezzi e delle attrezzature, sia nei riguardi del personale adibito al servizio sia di terzi, anche in considerazione delle disposizioni di cui il D.Lgs. 81/2008 e s.m.i., riguardanti il Concorrente Aggiudicatario quale datore di lavoro. L'Amministrazione è pertanto esplicitamente e completamente sollevata da qualsiasi azione che eventualmente potesse venire mossa, nessuna esclusa od eccettuata, in merito alla responsabilità di cui innanzi e per tutto ciò che dipendesse da colpa, insufficiente prudenza, scarsa disciplina o imprevidenza che comunque possa fare capo al Concorrente Aggiudicatario, ai suoi dipendenti o soggetti di cui la medesima debba rispondere per legge. L'accertamento dei danni è effettuato dai rappresentanti delle *Regioni* interessate, in contraddittorio con i rappresentanti della Ditta Aggiudicataria. In caso di assenza dei rappresentanti della Ditta, si procede agli accertamenti dei danni in presenza di due testimoni, anche dipendenti delle stesse *Regioni*, senza che la Ditta possa sollevare eccezione alcuna.

Art. 33 TRACCIABILITÀ DEI FLUSSI FINANZIARI

La Ditta Aggiudicataria assume tutti gli obblighi di tracciabilità dei flussi finanziari di cui all'articolo 3 della legge 13 agosto 2010, n. 136 e successive modifiche. In tutti i casi in cui le transazioni siano state eseguite senza aver utilizzato uno o più conti correnti bancari o postali accesi presso banche o presso la società Poste Italiane S.p.A. dedicati, anche

non in via esclusiva, al presente appalto, lo stesso si intende risolto, ai sensi e per gli effetti dell'art. 1456 del Codice Civile.

Art. 34 CESSIONE E/O FUSIONE DI AZIENDA

È vietata la cessione del contratto, a qualsiasi titolo e sotto qualunque formula, anche temporanea.

È altresì vietato subappaltare altri l'esecuzione di tutto o parte della fornitura, fatto salvo il caso previsto dall'Art. 9 .

Art. 35 CLAUSOLA ANTICORRUZIONE

I Concorrenti ed i Concorrenti Aggiudicatari sono obbligati a tenere un comportamento di estrema correttezza e di rigorosa buona fede, sia durante l'intero procedimento di gara, sia nella fase di esecuzione del contratto. A tale scopo le ditte si fanno garanti dell'operato dei propri amministratori, funzionari e dipendenti tutti, a prescindere dai limiti del rapporto organico e istituzionale.

I Concorrenti ed i Concorrenti Aggiudicatari si obbligano, ai sensi e per gli effetti di cui all'art. 1382, del Codice Civile, al pagamento di una penale, a favore dell'Amministrazione, pari al 10% del valore globale degli ulteriori danni dovuti per la risoluzione del contratto e per l'affidamento della fornitura a terzi, qualora, in violazione dell'impegno assunto, i soggetti di cui al precedente paragrafo, direttamente o tramite interposta persona, abbiano:

- commesso o commettano fatti, comunque connessi ovvero finalizzati a turbare il legale e trasparente svolgimento della gara, o la corretta ed utile esecuzione del contratto e, più specificatamente ma non esaustivamente, previsti e descritti dalle seguenti norme:
 - o artt. 353 (turbata libertà di incanto), 346 (millantato credito), 640 (truffa), 648 (ricettazione), 629 (estorsione) C.P. e ciò in qualità di autori o di concorrenti, sia nel caso di reati consumati che tentati;
 - o artt. 323 (abuso d'ufficio) C.P. e 326 (rivelazione e utilizzazione di segreti d'ufficio) C.P., in qualità di istigatori o concorrenti, sia nel caso di reati consumati che tentati;
 - o art. 321, in relazione artt. 318, 319 e 320 C.P. (corruzione attiva), e 322 (istigazione di corruzione) C.P., in qualità di autori o concorrenti, sia nel caso di reati consumati che tentati;
 - o art. 77, comma 3° Legge 02.05.1974 n. 195 e 4, comma 7° Legge 18.11.1981 n. 659 (atti di illecito o irregolare finanziamento a partiti politici);
- omesso di comunicare ai competenti organi della Amministrazione ogni eventuale richiesta di denaro, altre prestazioni od utilità ad essi, indebitamente ed in qualsiasi forma rivolta da amministratori, funzionari, o dipendenti della Amministrazione stessa, per sé o per altri o richieste che possano rientrare nella previsione dell'art. 317 C.P.;
- omesso di comunicare immediatamente agli organi della Amministrazione qualsiasi atto di intimidazione commesso nei confronti del Concorrente/Aggiudicatario nel corso del contratto con la finalità di condizionarne la corretta e regolare esecuzione.

Art. 36 RISOLUZIONE DEL CONTRATTO

Il Contratto di appalto può essere risolto dalle *Regioni*, ai sensi delle disposizioni del Codice Civile e dell'art. 108 del D. Lgs. n. 50/2016 e in tutti i casi previsti nel presente Capitolato, ove si fa espresso richiamo al medesimo articolo 1456 codice civile e nel Contratto, come meglio dettagliato nel Contratto stesso.

Nelle ipotesi di risoluzione di cui al precedente capoverso, nonché in tutte quelle contemplate dalla normativa vigente, la Stazione Appaltante, previa eventuale acquisizione delle informazioni utili da parte della Rappresentanza della Regione, provvederà a contestare all'Appaltatore gli addebiti, assegnando al medesimo un termine non inferiore a 30 (trenta) giorni n.c. dal ricevimento della contestazione per porre rimedio all'inadempimento in cui esso sia incorso, laddove l'inadempimento sia suscettibile di rimedio, e valutando altresì le controdeduzioni che l'Appaltatore dovrà fornire alla entro 15 (quindici) giorni n.c. dal ricevimento della contestazione. Ove l'Appaltatore non rimedi

all'inadempimento nel termine ad esso assegnato ovvero non fornisca le controdeduzioni richieste, ovvero se ad insindacabile giudizio della Regione le medesime non siano ritenute soddisfacenti, la Stazione Appaltante potrà disporre la risoluzione del Contratto. La Regione potrà tenere conto delle controdeduzioni presentate anche per valutare se estendere il termine per rimediare l'inadempimento.

Nell'ipotesi in cui la Stazione Appaltante proceda alla risoluzione del Contratto, spetterà all'Appaltatore esclusivamente il pagamento delle prestazioni regolarmente eseguite, decurtato degli oneri aggiuntivi derivanti dalla risoluzione del Contratto; la Regione avrà diritto a far completare nel modo che riterrà più opportuno le prestazioni oggetto del Contratto, addebitandone la maggiore spesa sostenuta all'Appaltatore.

In caso di risoluzione del Contratto per colpa dell'esecutore la Regione avrà inoltre diritto al risarcimento del danno e sarà legittimata ad escutere la cauzione definitiva dal medesimo prestata nonché a rivalersi sulle somme a qualunque titolo detenute dallo stesso.

Art. 37 RECESSO DAL CONTRATTO

È in facoltà della Regione, in ogni momento e qualunque sia lo stato di svolgimento del servizio oggetto del Contratto, di recedere dallo stesso secondo le modalità e criteri di cui all'art. 109 del D. Lgs. n. 50/2016.

L'Appaltatore ha l'obbligo, entro il termine di 30 (trenta) giorni naturali e consecutivi decorrenti dal ricevimento della comunicazione di cui al comma 3 del richiamato art. 109, ovvero nel diverso termine indicato nella comunicazione predetta, di consegnare alla Regione i servizi eseguiti. All'Appaltatore, a definitiva e completa tacitazione di ogni diritto e pretesa, verranno riconosciuti esclusivamente, il pagamento delle prestazioni correttamente eseguite al momento del recesso, il valore dei materiali utili esistenti in magazzino, oltre al decimo dell'importo dei servizi non ancora eseguiti calcolati ai sensi di quanto previsto dall'art. 109, co. 2 D. Lgs. 50/2016.

Al momento del recesso, la Stazione Appaltante diviene in ogni caso unico titolare della proprietà esclusiva del prodotto dei servizi resi e dell'ulteriore documentazione, nonché di ogni altro diritto sui medesimi, senza che possano essere fatte valere dall'esecutore a qualsivoglia titolo pretese di sorta, anche in ordine ad ulteriori riconoscimenti, compensi, indennizzi o risarcimenti comunque denominati.

In caso di fallimento dell'Appaltatore o di sua sottoposizione alla procedura di concordato preventivo con continuità aziendale, anche ai sensi dell'art. 161, co. 6 del R.D. n. 247/1942 ovvero di ammissione a concordato con cessione di beni, il Contratto di appalto può essere proseguito dall'Appaltatore a condizione che sia in tal senso autorizzato dal giudice delegato, sentita la Regione. In difetto di tali condizioni, il Contratto si scioglie ai sensi dell'art. 81 legge fallimentare.

La Regione si riserva la facoltà di recedere dal Contratto di appalto qualora rilevi che l'Appaltatore sia sottoposto ad una procedura concorsuale diversa dalle ipotesi presentate nel presente articolo.

Art. 38 DIVIETO DI INTERRUZIONE DEL SERVIZIO

L'attività prestata dalla D.A., al fine di evitare l'interruzione del servizio pubblico essenziale erogato dalle *Regioni*, non potrà essere sospesa. In caso di conflitto sindacale tra la Ditta Aggiudicataria e il proprio personale, la ditta è obbligata a garantire tutte le prestazioni essenziali se e in quanto previste. I servizi non effettuati a seguito degli scioperi dei dipendenti della Ditta Aggiudicataria sono detratti dal computo mensile.

La Ditta Aggiudicataria è comunque tenuta a dare preventiva e tempestiva comunicazione e deve garantire, in ogni caso, il servizio di emergenza.

Le *Regioni* aderenti alla Convenzione hanno facoltà di trattenere un importo rapportato al minor servizio erogato e al conseguente danno subito a suo insindacabile giudizio.

Qualora, al verificarsi di cause di forza maggiore, la ditta si trovasse nelle condizioni di non potere assolvere pienamente ai propri doveri, deve comunicarlo tempestivamente alla Regione interessata. Qualora il servizio non risultasse idoneo a soddisfare le esigenze della Regione interessata, la stessa provvede a fornire il regolare svolgimento del servizio di cui al presente Capitolato nel modo che ritenga più opportuno, riservandosi di addebitare alla ditta

inadempiente il maggior onere sostenuto. Si intende che, per il periodo di tempo in cui l'impresa appaltatrice abbia svolto solo in parte il servizio, la Regione interessata può effettuare le corrispondenti detrazioni, pari all'equivalente delle prestazioni non effettuate per tutto il periodo di astensione, totale o parziale, dal servizio.

Art. 39 SICUREZZA LUOGHI DI LAVORO

Valutate le attività oggetto dell'appalto, si precisa che si è riscontrata presenza di Rischi da Interferenze per i quali è necessario intraprendere misure di prevenzione e protezione atte ad eliminare e/o ridurre i rischi. Per questo specifico contratto, trattandosi di misure organizzative, gli oneri relativi risultano essere pari a zero.

Per quanto attiene la Ditta Aggiudicataria, quest'ultima deve aver provveduto:

- all'istituzione, all'interno della propria Azienda, del Servizio di Prevenzione e Protezione;
- alla designazione dei Rappresentanti per la sicurezza e del medico competente;
- all'individuazione dei fattori di rischio nelle diverse fasi dell'attività svolte dal proprio personale;
- alla elaborazione delle procedure di sicurezza per le varie attività aziendali.
- alla certificazione relativa alla parte SPA.DG del Regolamento UE 965/2012 rilasciata da ENAC in accordo ai programmi di addestramento sul trasporto aereo delle merci pericolose. La certificazione ai corsi prescritti va conseguita entro 6 mesi dalla data di inizio erogazione del servizio. In caso contrario verranno applicate le penali previste.

L'attività oggetto del presente appalto non comporta rischi interferenziali derivanti dalle attività condotte dalle Aziende Sanitarie presso le proprie strutture, in quanto, il personale della Ditta Aggiudicataria opererà unicamente presso le infrastrutture aeroportuali per cui non avrà opportunità di accedere presso le sedi ospedaliere.

Invece, il tipo di servizio richiesto implica dei potenziali rischi interferenziali per il personale della Ditta Aggiudicataria e per i passeggeri trasportati (équipe medica, accompagnatori) a causa delle specifiche attività che sono connesse alla preparazione del volo prima del decollo e dopo l'atterraggio a cui segue lo sbarco dell'équipe medica e degli organi/materiale biologico trasportato. Durante queste fasi si sovrappongono attività di natura tecnico-operativa per la preparazione del volo con altre di natura sanitaria. Le *Regioni*, come previsto dall'art 26 c1-lettera b del D.Lgs. n. 81/2008 e s.m.i., in un fascicolo informativo, forniscono alle ditte partecipanti dettagliate informazioni sui rischi specifici derivanti dal trasporto, presenza e uso di attrezzature sanitarie. La Ditta Aggiudicataria provvederà ad attuare a propria cura e spese le misure di prevenzione e di emergenza da adottare in relazione alla propria attività:

Alla Ditta Aggiudicataria, allegato al contratto d'appalto, viene consegnato il Documento Unico di Valutazione dei Rischi Interferenziali (D.U.V.R.I.).

Il D.U.V.R.I. viene incluso tra la documentazione di gara.

Restano immutati gli obblighi a carico delle imprese e dei lavoratori autonomi in merito alla sicurezza sul lavoro.

Art. 40 OBBLIGO DI RISERVATEZZA DEI DATI

Le notizie e i dati relativi agli assistiti, comunque venuti a conoscenza dell'Appaltatore o di chiunque collabori alle sue attività in relazione alla esecuzione del presente appalto non dovranno, in alcun modo ed in qualsiasi forma, essere comunicate, divulgate o lasciate a disposizione di terzi e non potranno essere utilizzate, da parte dello stesso Appaltatore o di chiunque collabori alle sue attività, per fini diversi da quelli previsti dal presente disciplinare. L'appaltatore, in relazione a quanto oggetto di prestazione ed alle informazioni e documenti dei quali sia venuto in possesso, a qualsiasi titolo, nell'esecuzione delle prestazioni oggetto del presente appalto, si impegna, fatto salvo in ogni caso il diritto al risarcimento dei danni subiti dall'interessato, ad attuare nell'ambito della propria struttura e di quella degli eventuali collaboratori, sotto la propria responsabilità, ai sensi del Regolamento Ue 2016/679 (GDPR) e del D.Lgs. n.196/2003, tutte quelle norme di sicurezza e di controllo atte ad evitare il rischio di alterazione, distruzione o perdita, anche parziale, nonché d'accesso non autorizzato, o di trattamento non consentito, o non conforme alla finalità del servizio, dei dati.

Art. 41 FATTURAZIONE, PAGAMENTO, ORDINI E DOCUMENTI DI TRASPORTO

La Ditta Aggiudicataria fattura lo svolgimento del servizio, oggetto di gara, alle strutture che saranno specificate prima della stipula i valori come precisato all'Art. 6 .

Art. 42 SPESE CONTRATTUALI

Ogni spesa inerente e conseguente al contratto è a carico della Ditta Aggiudicataria in caso d'uso.

Art. 43 NORME GENERALI DI RINVIO

Per quanto qui non espressamente disciplinato si rinvia alle norme di legge vigenti applicabili in materia.

Art. 44 CONTROVERSIE - FORO COMPETENTE

Le parti concordano di tentare di risolvere amichevolmente qualsiasi vertenza che possa nascere dall'esecuzione del presente Appalto. Nel caso in cui non sia possibile raggiungere in questo modo l'accordo, qualsiasi controversia relativa al presente Appalto è devoluta all'Autorità giurisdizionale del foro di Napoli. Il Concorrente Aggiudicatario si impegna a garantire la continuità dei servizi nel periodo occorrente alla risoluzione, in via amichevole o giudiziale, della controversia.

Art. 45 SPESE, IMPOSTE E TASSE

Sono a carico della Ditta Aggiudicataria le spese relative all'eventuale registrazione del contratto, le imposte e le tasse derivanti dall'assunzione dell'appalto.

Art. 46 RICHIAMO AD ALTRE NORME

Per tutto quanto non espressamente previsto dal presente Capitolato, si fa riferimento al Codice Civile ed alle disposizioni legislative in materia di pubblici servizi.

ALLEGATI

Allegato 1 - Caratteristiche cabina per attività trasporto organi

All'interno della cabina degli aeromobili che effettuano il trasporto degli organi deve essere predisposto l'alloggiamento in sicurezza dei contenitori isotermitici, in conformità con quanto stabilito al punto 2.c di cui all'allegato A, sez. B, dell'Accordo Conferenza Stato Regioni del 25 marzo 2015.

Al fine di garantire una completa, corretta ed efficiente standardizzazione e tracciabilità di tutta la missione:

- 1) gli aeromobili e/o i dispositivi utilizzati devono essere equipaggiati con idonei dispositivi tecnologici finalizzati alla registrazione e trasmissione informatizzata in tempo reale e in continuo dei dati relativi al contenitore/contenitori degli organi, con particolare riguardo a tempi e temperatura.
- 2) il Concorrente, a fronte del requisito di tracciabilità, deve presentare in offerta dettagliate relazioni tecniche.

Inoltre, la D.A. deve garantire che:

- 1) sia possibile il trasporto di un SISTEMA DI PERFUSIONE con alimentazione autonoma oppure alimentato con presa di corrente con tensione variabile dai 100 ai 240 Volt;
- 2) vi sia la disponibilità in cabina passeggeri di almeno una PRESA DI ALIMENTAZIONE APPROVATA A 220 V/1000 W. La presa deve consentire l'uso di apparati con spine elettriche normalmente adoperate a livello europeo.

Allegato 2 - Dotazioni e attrezzature sanitarie

Si possono verificare richieste della disponibilità di attrezzature di supporto sanitarie da parte della Committente. Alla D.A. compete l'allestimento della cabina passeggeri che preveda l'installazione di una barella ("configurazione barella") nel caso in cui ne ricorra la necessità. Per alcune delle attrezzature messe a disposizione ed utilizzate a bordo dalla Committente – tra quelle elencate di seguito – la D.A. deve assicurarne la compatibilità di funzionamento con gli apparati dell'aeromobile oltre a fornire l'alimentazione elettrica (12 volt, 28 volt) dall'impianto di bordo quando si renda necessario e secondo specifica dell'apparato. In particolare, si richiede che possano essere trasportate delle attrezzature in dotazione al Servizio identificata dal CRT e che:

- 1) l'aeromobile abbia le predisposizioni necessarie ad alloggiare e ad alimentare elettricamente, quando necessario, attrezzature specifiche richieste dal CRT e correlate al trasporto da effettuare;
- 2) l'aeromobile abbia la possibilità di trasportare bombole di ossigeno medicale indicandone la quantità nell'offerta.

Tra gli apparati sanitari ed elettromedicali che la Committente potrebbe utilizzare a bordo durante il volo si indicano:

- a) Respiratore automatico portatile provvisto di borsa da trasporto e bombola di ossigeno;
- b) Monitor defibrillatore multiparametrico ed accessori (E.C.G. 12 derivazioni, pressione arteriosa non invasiva, misuratore di CO₂ di fine espirazione. Pacemaker esterno);
- c) Aspiratore portatile;
- d) Bombole ossigeno portatili;
- e) Saturimetro portatile con pinza rigida (per paziente adulto) e sensore monouso neonatale e pediatrico;
- f) Pompa a siringa;
- g) Kit da trasporto organi refrigerato e tracciabili secondo quanto previsto dalla normativa (Linee guida Conferenza Stato Regioni 2015);
- h) ECMO (Extra Corporeal Membrane Oxygenation) portatile.

In alternativa la D.A. può fornire proprie apparecchiature sanitarie, di pari caratteristiche, in caso di impossibilità all'uso di quelle della Committente in ragione di aspetti correlati con la certificazione o compatibilità degli equipaggiamenti da installare/alimentare elettricamente o da utilizzare a bordo, da parte della Autorità dell'Autorità dell'Aviazione Civile (NAA *National Aviation Authority*) che ha rilasciato il Certificato di Operatore Aereo (COA) alla Ditta Aggiudicataria o dello Stato UE dove l'aeromobile è immatricolato.

Allegato 3 - Requisiti ditte concorrenti

Per specifica ineludibile le imprese partecipanti alla gara e gli aeroplani in offerta ed impiegati per il servizio devono soddisfare i seguenti requisiti:

- 1) Ogni concorrente e/o ciascuna delle imprese partecipanti (in caso di Associazione di Imprese) deve essere titolare di un Certificato di Operatore Aereo – COA (*Air Operator Certificate* - AOC) rilasciato da una NAA di uno Stato membro della Unione Europea. La certificazione deve essere stata rilasciata ai sensi del Regolamento (UE) 965/2012, entrato in vigore il 28/10/2014. Una copia del Certificato con la relativa Specifica delle Operazioni deve essere allegata alla documentazione di gara. La Specifica delle Operazioni deve indicare che la singola impresa è idonea a condurre Operazioni Commerciali per il Trasporto di Passeggeri (Commercial Air Transportation – CAT - Passengers) per gli aeromobili indicato dal concorrente. La Specifica delle Operazioni deve indicare come Area delle operazioni almeno le Regioni ICAO identificate come EUR/NAT e MID.
- 2) Ogni impresa concorrente e/o partecipante deve allegare alla documentazione copia della Licenza di Esercizio di Trasporto Aereo o documento equivalente rilasciata dalla propria NAA.
- 3) Il Certificato di Operatore Aereo deve essere attivo da almeno tre anni e non deve mai essere stato sospeso.
- 4) La Ditta è tenuta a fornire nella documentazione di gara l'organigramma aziendale completo delle funzioni e delle qualifiche del personale necessario per il mantenimento del COA. Ciò si applica ad ogni Ditta concorrente (e per ciascuna delle ditte in Raggruppamento temporaneo di imprese). Deve essere fornito l'elenco nominativo delle funzioni e delle qualifiche, con evidenza del personale di condotta, allegando le relative schede di curriculum professionale. I nominativi dei piloti (comandanti e copiloti) devono essere regolarmente iscritti nell'albo della gente dell'aria. L'iscrizione deve essere continuativa negli ultimi tre anni. I piloti devono essere inseriti stabilmente nell'organizzazione e quindi essere inseriti nel Manuale dell'Organizzazione dell'Impresa (Operation Manual Parte A).

Con estensione a tutti gli aeromobili, prescindendo dalla categoria, valgono le seguenti condizioni:

- 5) la Ditta è tenuta a dimostrare l'effettiva proprietà, oltre che la disponibilità, di almeno due aeromobili che saranno dedicati, specificando il luogo che funge da base operativa; deve preferibilmente disporre (e dare prova) di idonee infrastrutture di terra: hangar di ricovero dei velivoli, locali per la corretta allocazione delle diverse funzioni previste da ENAC, ecc... Si precisa che con riferimento alla base operativa, si ritiene ammissibile che nel caso in cui partecipino delle compagnie aeree con COA non italiano, queste debbano essere assistite in loco da una struttura di manutenzione Part 145 con capacità di supporto di Line e Base Maintenance H24 per 365/gg/anno per ogni esigenza conseguente ad eventi AOG (Aircraft On Ground), come previsto dal Regolamento (UE) 1321/2014 Part M AMC 708. Inoltre, devono avere obbligatoriamente una base d'armamento secondaria sul territorio italiano.
- 6) nel caso specifico, la D.A. deve fornire per ogni aeromobile:
 - a. copia del titolo di possesso, ovvero certificato di proprietà (certificato di Immatricolazione) da cui risulti la proprietà dell'aeromobile;
 - b. copia dell'attestazione di leasing aeronautico o equivalente o un accordo di disponibilità sottoscritto con il proprietario dell'aeromobile qualora non ancora in disponibilità dell'operatore;
 - c. scheda con i dati tecnico-amministrativi di ogni aeromobile che includa almeno marche, modello, anno di costruzione, anno di prima immatricolazione, ore totali della cellula e motori;
 - d. copie del Certificato di navigabilità e dell'ultimo Airworthiness Review Certificate (ARC) associato in corso di validità. Gli aeromobili devono essere riportati nella Specifica delle Operazioni di ogni singola impresa concorrente;
 - e. qualora la D.A., per assolvere a specifiche funzioni aggiuntive, ricorra ad aeromobili di altri Operatori Aerei, deve attivarsi per tempo per ottenere l'approvazione del noleggio di breve periodo in modo tale da rimanere comunque unico responsabile delle operazioni di volo (short wet lease).

Allegato 4 - Caratteristiche minime aeromobili

Gli aeromobili utilizzati per il servizio devono garantire l'operatività in sicurezza in qualsiasi condizione meteorologica e con elevata velocità.

La D.A. deve garantire la piena e completa disponibilità di almeno due velivoli dedicati al servizio che rispettino le caratteristiche successivamente indicate.

Viene richiesta, per i velivoli offerti e impiegati, la rispondenza ai seguenti requisiti:

- a) Bimotore, certificato secondo EASA CS 25 (con peso massimo certificato al decollo > 5.700 kg). Qualora il velivolo sia certificato secondo standard EASA CS 23 e non raggiunga il peso massimo indicato deve comunque essere dotato degli equipaggiamenti di sicurezza previsti per aeromobili con peso massimo > di 5.700 kg, come da Regolamento (UE) 1332/2011 come emendato dal Regolamento (UE) 2016/583 del 15 aprile 2016.
- b) L'età massima degli aeromobili offerti per il servizio deve essere pari a 20 anni, con possibilità di superare tale limite per non più del 20% (4 anni), a condizione che la compagnia aerea che svolge il servizio attesti di avere affrontato la gestione degli aumentati rischi dovuti all'età degli aeromobili come da manuali approvati da ENAC (Continuing Airworthiness Management Exposition - Safety Management System), mettendo in opera le eventuali opportune modifiche ai programmi manutentivi.
- c) La velocità IAS (velocità indicata) V_{MO} non deve essere inferiore a 250 Kts a 25000 ft in condizioni ISA standard. Per i dati di prestazione dell'aeromobile si farà riferimento al documento EASA Type Certificate Data Sheet (TCDS) dell'aeromobile o all'Airplane Flight Manual (AFM).
- d) Cabina pressurizzata con differenziale di pressione non inferiore a 8 psi;
- e) Nella configurazione di cabina più critica di trasporto, n. 2 equipe mediche (4 persone) e attrezzature mediche/organo per ogni equipe (peso max 50 kg), l'aeromobile deve garantire, nel rispetto dell'AFM ed in condizioni ISA, un'autonomia pari a 2500 km o 3h di volo assicurando nella fase di crociera una velocità di 350 KTAS;
- f) Certificati per la condotta di volo IFR diurno e notturno e in condizioni di formazione di ghiaccio e dotati di sistemi di prevenzione alla formazione di ghiaccio (anti-ice);
- g) Approvati per avvicinamento ILS di Cat. I ed eventualmente anche di Cat. II;
- h) Approvati per operare a una quota di tangenza operativa superiore o uguale a 35.000 ft (FL 350);
- i) Il velivolo deve essere equipaggiato con:
 1. con FDR (Flight Data Recorder) e CVR (Cockpit Voice Recorder);
 2. ELT (Emergency Locator Transmitter) a 406 MHz;
 3. TAWS (Terrain Awareness and Warning System);
 4. ACAS (Airborne Collision Avoidance System) conforme ai requisiti di apparati del tipo ACAS II, ref. Regulation (EU) 965/2012 - Annex IV, CAT.IDE.A.155);
 5. Equipaggiati con Sistemi per la navigazione d'area RNAV e approvati per le approvazioni speciali BRNAV, RVSM.;
- j) Configurazione cabina (escluso l'equipaggio di volo), certificata per un minimo di 6 occupanti (sanitari/passeggeri) nonché per tutte le attrezzature sanitarie eventualmente occorrenti e, in particolare, n° 4 contenitori aventi le seguenti dimensioni:
 - n° 2 contenitori lungh. mt. 1,50, largh. cm. 30, alt. cm. 40,
 - n° 2 contenitori lungh. cm. 40, largh. cm. 25, alt. cm. 40,
 - barella certificata idonea al trasporto pazienti;
- k) porta di imbarco larga almeno 70 cm per consentire l'imbarco di ammalato barellato. Larghezze inferiori possono essere accettate purché l'offerente dimostri che l'accesso della barella possa avvenire con il paziente disteso sulla barella stessa. La configurazione cabina con barella ed eventuali equipaggiamenti medici in dotazione deve essere approvata dalla NAA.

Per la verifica dei requisiti sopra riportati saranno adoperati documenti ufficiali del costruttore dell'aeromobile ovvero la documentazione approvata dall'Autorità Nazionale che ha rilasciato il COA (es: Operation Manual, W&B Manual, MEL, Specifica delle Operazioni, ecc...).

Gli equipaggiamenti del velivolo dovranno essere conformi alla normativa EASA in vigore per il tipo o variante di tipo in oggetto e verificabili anche nella parte E) Autorizzazioni Speciali/Approvazioni del COA.

Allegato 5 - Stato dell'aeromobile

La Ditta Aggiudicataria deve mantenere gli aeromobili sempre in condizioni di aeronavigabilità, in conformità con il Regolamento (UE) 1321/2014 Annex I Part M e successivi emendamenti. Tutti gli interventi di manutenzione devono essere eseguiti da Imprese certificate secondo il Regolamento (UE) 1321/2014 Annex II Part 145.

L'aeromobile o gli aeromobili a disposizione per il servizio di cui trattasi devono essere sempre pronti all'impiego. L'aeromobile messo a disposizione per ogni servizio richiesto deve essere esente da scadenze di manutenzione programmata per l'intera durata del servizio. A tal fine si sottolinea che l'aeromobile utilizzato non deve avere alcuna condizione di anomalie differite al di fuori dei termini ammessi dalla MEL approvata, né sia in atto alcuna proroga su limiti di vita/revisione dei componenti e/o su interventi di manutenzione programmata.

Allegato 6 - Equipaggi - requisiti minimi

La Ditta Aggiudicataria deve impiegare personale di sicura moralità ed affidabilità.

La società partecipante al procedimento deve trasmettere, unitamente ai documenti che accompagnano l'offerta, l'elenco nominativo con l'indicazione della qualifica del personale tecnico-operativo comprensivo delle persone responsabili di funzione ai sensi del Regolamento (UE) 965/2012.

A valere per tutto il personale di condotta è richiesto:

- la conoscenza perfetta della lingua italiana, parlata e scritta;
- la frequenza di sessioni periodiche al simulatore di volo, consistente con il tipo di aeromobile su cui sono impiegati, con almeno una sessione (Proficiency check) annuale che deve comprendere il controllo di professionalità.

In ogni caso è richiesto che il training degli equipaggi sia conforme a quanto previsto nell'Operation Manual dell'impresa Parte D (Training Manual), aggiornato nel rispetto degli emendamenti più recenti del Regolamento (UE) 965/2012.

La D.A. deve inviare - al Centro Regionale Trapianti - a cadenza quindicinale, con anticipazione di sette giorni dalla validità, i nominativi dei componenti gli equipaggi programmati in servizio di attesa per le richieste di intervento;

- soddisfare i requisiti di attività recente al momento di inizio della missione.

Requisiti minimi del personale

L'equipaggio di condotta deve essere composto in rispondenza dei requisiti di seguito riportati.

- L'equipaggio è sempre composto da due piloti.

Comandante

Turbojet:

Licenza ATPL (Airline Transport Pilot Licence);

- 4.000 ore totali di volo, di cui almeno 1.200 al comando presso operatori secondo Air Ops o OPS1;
- 2.500 ore totali su velivoli jet, di cui 1.500 sul tipo o similare;
- in alternativa: 2.500 ore totali, di cui 1.000 sul tipo o similare effettuate in compagnie di trasporto aereo commerciale (Air Ops o OPS1), previo superamento del corso di comando interno, approvato ENAC, con un minimo di 60 tratte di addestramento e OPC (Operator Proficiency Check) finale al simulatore.

Turboelica:

- Licenza pilota ATPL;

- Almeno 3.000 ore di volo, di cui 1.500 su plurimotore e 1.000 in comando sul velivolo proposto.

Inoltre, quale requisiti generali

- Ottima conoscenza scritta e parlata della lingua italiana;
- 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

Turbojet:

- Licenza ATPL 'frozen';
- 800 ore di volo totali, di cui 500 su velivoli a getto in operazioni CAT, o in alternativa, 1.500 ore di volo totali, di cui 150 su velivoli a getto in operazioni CAT;

Turboelica:

- Licenza pilota ATPL(A);
- 800 ore di volo, di cui 500 sul velivolo effettivamente offerto e utilizzato.

Ed inoltre quali requisiti generali:

- Buona conoscenza della lingua italiana scritta e parlata 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.

La ditta dovrà avere un adeguato numero di piloti per garantire il servizio H24: sono richiesti almeno 2 comandanti e 2 copiloti per tipologia d'aereo, di cui almeno un comandante assunto a tempo pieno e qualificato sia TRI/SFI (Type Rating Instructor/Synthetic Flight Instructor), che TRE/SFE (Type Rating Examiner/Synthetic Flight Examiner) sul tipo di aereo offerto.

La Committente si riserva di esprimere il proprio veto all'impiego di nuovi piloti, che ad un controllo delle documentazioni curriculari, su specifica richiesta, omettessero la presentazione dello stralcio dei voli completo. Piloti con documentazione incompleta o non disponibile non sono accettabili.

Allegato 7 - Glossario

Aeromobile: in questo Capitolato usato come sinonimo di velivolo ad ala fissa.

ATL: Aircraft Technical Log (sinonimo di QTB: Quaderno Tecnico di Bordo).

Atmosfera Standard Internazionale ICAO: atmosfera ideale le cui caratteristiche fisiche sono state stabilite dall'ICAO e riportate nel DOC 7488. I dati coincidono con quelli dell'atmosfera standard (ISA - International Standard Atmosphere) definita dall'Organizzazione Internazionale per le Standardizzazioni (ISO).

Autorità Aeronautica Nazionale (National Aviation Authority - NAA): Ente a cui competono per disposizioni di legge o regolamento, la certificazione e la sorveglianza delle attività tecniche ed operative delle imprese/ditte esercenti licenza di Trasporto Aereo di Passeggeri o/e Lavoro Aereo. In Italia è l'ENAC.

Certificato di Navigabilità: documento comprovante lo "status" manutentivo e di configurazione dell'aeromobile in accordo alla EASA Parte M. È indicato con l'acronimo C.N.

Centrale Operativa: quando citata è la Centrale Operativa identificata dal CRT che dispone l'intervento del velivolo/i, stabilisce la tipologia della missione e coordina l'intervento (nel testo è indicata anche come Centrale Operativa oppure C.O.).

Certificato di Operatore Aereo: COA. Documento rilasciato dalla Autorità Aeronautica Nazionale ad una Impresa che viene riconosciuta idonea ad effettuare operazioni commerciali nell'ambito delle limitazioni riportate nella Specifica delle Operazioni allegata al Certificato.

Copilota: pilota titolare di una licenza aeronautica professionale e delle relative abilitazioni addetto al pilotaggio di un aeromobile in collaborazione con il pilota responsabile quando sia richiesto per motivi certificativi o operativi, un equipaggio di condotta plurimo.

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

Massa e Peso: Nel capitolato, per motivi di semplicità, si utilizza il termine peso quando si citano le limitazioni degli aeromobili derivanti dalla massa. La parola peso è ancora largamente adoperata in altri settori dell'industria e dei servizi.

MEL: Minimum equipment list - Lista di equipaggiamenti minimi con i quali un aeromobile può essere impiegato in accordo alle limitazioni riportate nella stessa MEL.

Pilota comandante: pilota titolare di una licenza professionale e delle relative abilitazioni, iscritto con tale qualifica negli albi professionali, a cui l'esercente affida il comando dell'aeromobile. Ha la responsabilità della condotta e della sicurezza dell'aeromobile durante il tempo di volo e di rullaggio. Nel presente Capitolato sono adoperate indifferentemente le dizioni di "Comandante" e P.I.C. (Pilot In Command).

Velocità Indicata (Indicated Air Speed IAS) Corrisponde al valore indicato sullo strumento di bordo (anemometro) che indica la velocità del velivolo. La IAS, per gli scopi del presente capitolato, coincide con la velocità calibrata (Calibrated Air Speed CAS).

Velocità vera (True Air Speed TAS) Con il termine velocità vera o true airspeed, viene indicata la velocità reale o vera con cui un aeromobile si muove rispetto all'aria circostante in cui sta volando. A titolo di esempio alla quota di 35000 ft con una velocità indicata: IAS=250 kts la velocità vera è: TAS= 450 kts in condizioni ISA standard.

V_{MO} Maximum operating limit speed - Velocità massima in condizioni operative normali.