

**SERVIZIO SANITARIO REGIONALE
EMILIA-ROMAGNA**
Azienda Unità Sanitaria Locale di Bologna

**Dipartimento Amministrativo
Servizio Acquisti Metropolitan
Settore Servizi Appaltati e Prodotti Economici**

Istituto delle Scienze Neurologiche
Istituto di Ricovero e Cura a Carattere Scientifico



COPIA DA RESTITUIRE FIRMATA

Procedura Aperta n.147/2014

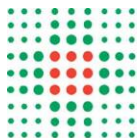
CAPITOLATO SPECIALE

**SERVIZIO DI SOCCORSO SANITARIO CON ELICOTTERO
PER LE BASI DI BOLOGNA, PARMA, RAVENNA E PAVULLO
NEL FRIGNANO**

(timbro e firma per accettazione)

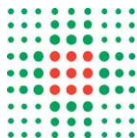
Servizio Acquisti Metropolitan
Via Gramsci, 12 - 40121 Bologna
Tel. +39.051.6079505 - fax +39.051.6079989
Nicoletta.Stoppazzola@ausl.bologna.it

Azienda USL di Bologna
Sede Legale: Via Castiglione, 29 - 40124 Bologna
Tel. +39.051.6225111 fax +39.051.6584923
Codice fiscale e Partita Iva 02406911202



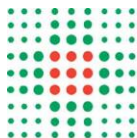
PARTE I - DISCIPLINA GIURIDICO – NORMATIVA	6
ART. 1.0 – OGGETTO DEL SERVIZIO	6
1.1 – DISCIPLINE DI RIFERIMENTO.....	6
ART. 2.0 - OBBLIGHI DELL'APPALTATORE.....	7
2.1 - ORGANIZZAZIONE DEL LAVORO.....	7
2.2 - REQUISITI E ADEMPIMENTI DEL PERSONALE	8
2.3 - TEMPO DI SERVIZIO.....	8
ART. 3.0 - OSSERVANZA DELLE LEGGI SUL LAVORO E SULLA PREVIDENZA SOCIALE - RISPETTO DEI CONTRATTI COLLETTIVI DI LAVORO	9
3.1 – SALUTE E SICUREZZA NEI LUOGHI DI LAVORO.....	9
3.2 – SISTEMA PER LA GESTIONE DELLA SICUREZZA IN CAMPO AERONAUTICO	9
ART. 4.0 - RESPONSABILITA'	11
ART. 5.0 - SCIOPERI E ASSEMBLEE DEL PERSONALE	11
ART. 6.0 – COMPENSO	11
ART. 7.0 – FATTURAZIONE.....	11
ART. 8.0 – PAGAMENTI	13
ART. 9.0 – DURATA.....	13
ART. 10.0 - RISOLUZIONE DEL CONTRATTO	13
ART. 11.0 - VINCOLI CONTRATTUALI.....	13
ART. 12.0 - STIPULA DEL CONTRATTO	13
ART. 13.0 - ESTENSIONE DEL CONTRATTO.....	14
ART. 14.0 - SUBAPPALTO	14
ART. 15.0 – FORO COMPETENTE	14
ART. 16.0 - DOMICILIO LEGALE	14
PARTE II - DISCIPLINA TECNICO - ESECUTIVA	14
TITOLO I - ORGANIZZAZIONE DEL SERVIZIO DI ELISOCCORSO.....	14
ART. 17.0 - GENERALITA' DEL SERVIZIO	14
17.1 - AREA GEOGRAFICA DELLE OPERAZIONI	14
17.2 - L'ORGANIZZAZIONE DELLE CENTRALI OPERATIVE PER LE EMERGENZE SANITARIE NELLA REGIONE EMILIA-ROMAGNA	14
17.3 - LA RETE TELEFONICA SPECIALIZZATA PER LE EMERGENZE SANITARIE DELLA REGIONE EMILIA ROMAGNA.....	15
17.4 - ORGANIZZAZIONE DEL SERVIZIO DI ELISOCCORSO DELLA REGIONE EMILIA-ROMAGNA	15
17.5 – RETE DI DESTINAZIONI HEMS	15
17.5.1 - BASI OPERATIVE	16
17.5.2 – DESTINAZIONI SANITARIE	17
17.5.3 - ELISUPERFICI A SERVIZIO DI COMUNITÀ ISOLATE.....	17
17.5.4 - SITI HEMS	17
17.6 - ORGANIZZAZIONE DEL PERSONALE SANITARIO E DEL SOCCORSO	18
17.6.1 - MEMBRO DI EQUIPAGGIO HEMS (HCM).....	19
17.7 - PROTOCOLLI DI ATTIVAZIONE E DI IMPIEGO DELL'AEROMOBILE	19
17.8 - SBARCO E IMBARCO DA VOLO STAZIONARIO E RECUPERO INFORTUNATI	20
17.9 – FORMAZIONE E ADDESTRAMENTO DEL PERSONALE DELLE AZIENDE SANITARIE E DEL SAER	20
17.10 - DATI DI ATTIVITA'.....	22
ART. 18.0 – ORARI DI ATTIVITA'	23

(timbro e firma per accettazione)



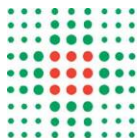
18.1 - ORARIO DI MESSA IN FUNZIONE DELL' AEROMOBILE.....	23
18.2 - ORARIO LIMITE DI IMPIEGO DELL' AEROMOBILE	23
18.3 - ORARIO LIMITE DI ACCETTAZIONE DELLE CHIAMATE	23
18.3.1 TEMPI DI AVVIAMENTO E DECOLLO.....	23
18.4 – MANUTENZIONE E CONTROLLI ALL'AEROMOBILE	23
ART. 19.0 - DEFINIZIONE DEL CONCETTO DI AEROMOBILE "IN SERVIZIO" e "FUORI SERVIZIO"	24
19.1 - CASI PARTICOLARI - OCCASIONALE SOSTA NOTTURNA DELL'AEROMOBILE IN UN ALTRO SITO.....	24
19.2 - DICHIARAZIONE E REGISTRAZIONE DELLO STATO OPERATIVO DELL' AEROMOBILE.....	24
19.3 - INDICAZIONI CIRCA LA LIMITAZIONE DEI TEMPI DI "FUORI SERVIZIO TECNICO" E DI "FUORI SERVIZIO ORGANIZZATIVO"	25
19.4 - DEFINIZIONE DEL SISTEMA DI SOSTITUZIONE DEGLI AEROMOBILI IN "FUORI SERVIZIO"	25
19.4.1 - DESCRIZIONE DEL SISTEMA A - RICORSO AL MEZZO STAND-BY FISSO	26
19.4.2 - DESCRIZIONE DEL SISTEMA B - CRITERI DI CLASSIFICAZIONE DEI "FUORI SERVIZIO PREVEDIBILI-B1" E DEI "FUORI SERVIZIO IMPREVEDIBILI-B2".....	26
19.4.3 - NUMERO MASSIMO AMMESSO DI "FUORI SERVIZIO-B1" IN CASI E IN ORE	26
19.4.4 - DEFINIZIONE DELLE CONDIZIONI DI SOSPENSIONE DELL'UTILIZZO DEL "SISTEMA B" E OBBLIGO DI APPLICAZIONE DEL "SISTEMA A"	26
ART. 20.0 - METODO DI CALCOLO DEL PERIODO DI VOLO.....	26
TITOLO II - SERVIZI AERONAUTICI	27
ART. 21.0 - CARATTERISTICHE DEGLI AEROMOBILI	27
21.1 – DISLOCAZIONE DEGLI ELICOTTERI	27
21.2 – PRESTAZIONI	28
21.3 – DOTAZIONI	29
21.4 - ATTREZZATURE SPECIFICHE PER L'ATTIVITA' DI SOCCORSO	30
21.4.1 - ELETTRMEDICALI E DOTAZIONI RICHIESTE PER L'ATTIVITÀ DI ELISOCCORSO	30
ART. 22.0 - OPERAZIONI DI RICARICA DELL'OSSIGENO	32
ART. 23.0 - PERSONALE DELLA DITTA AGGIUDICATARIA.....	32
23.1 – CAPACITA' ATTITUDINALI E GRADIMENTO DEL PERSONALE.....	32
ART. 24.0 - CERTIFICAZIONI E QUALIFICHE DEL PERSONALE AERONAUTICO.....	32
24.1 – PILOTI.....	32
24.2 - TECNICI DI MANUTENZIONE	33
ART. 25.0 - NORME RELATIVE ALLA VALUTAZIONE DEL PERSONALE PILOTA E TECNICO ...	34
25.1 - DOCUMENTAZIONE DEL PERSONALE	34
25.1.1 – PILOTI.....	34
25.1.2 – TECNICI.....	34
25.2 - CARATTERISTICHE MINIME DEL PERSONALE - PROPOSTA DELLA D.A.	35
25.3 - DEFINIZIONE DEI LIVELLI MINIMI DI ATTIVITA' E RECEPIMENTO DEGLI STESSI NEL CONTRATTO.....	35
ART. 26.0 - TURNI DI SERVIZIO	35
26.1 - CASI PARTICOLARI - NORME RELATIVE ALL'IMPIEGO DI PILOTI SENZA ESPERIENZA SPECIFICA NEL SERVIZIO DI ELISOCCORSO REGIONALE	35
26.2 - CASI PARTICOLARI - NORME RELATIVE ALL'IMPIEGO DI TECNICI DI MANUTENZIONE SENZA ESPERIENZA SPECIFICA NEL SERVIZIO DI ELISOCCORSO REGIONALE	36
ART. 27.0 - NORME RELATIVE ALLA VALUTAZIONE DEI TURNI DI SERVIZIO	36
27.1 - SCHEMA DI IMPIEGO DEL PERSONALE DELLA D.A.....	36
27.2 - VALUTAZIONE DELLO SCHEMA TIPO DI TURNO E RECEPIMENTO DELLO STESSO NEL CONTRATTO.....	36
TITOLO III - SERVIZI E STRUTTURE DI SUPPORTO.....	37

(timbro e firma per accettazione)



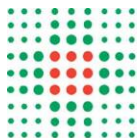
ART 28.0 - STRUTTURE DI PROPRIETA' DELL'ENTE APPALTANTE	37
28.1 – CONSEGNA E UTILIZZO DELLE STRUTTURE.....	38
28.2 - RICOVERO DELL'ELICOTTERO.....	38
ART. 29.0 - SISTEMA INFORMATICO	38
29.1 - GENERALITA'	38
29.2 - CARATTERISTICHE HARDWARE E SOFTWARE	38
29.3 - ELABORAZIONE DEI DATI.....	39
29.4 - UTILIZZO DEI DATI.....	40
29.5 – PROCEDURE	40
ART. 30.0 - CASCHI DA VOLO	40
ART. 31.0 - SMALTIMENTO RIFIUTI	40
ART. 32.0 - FORNITURA DEI PASTI	40
ART. 33.0 – INTERVENTI DI PULIZIA	40
ART. 34.0 - SISTEMA DI RIFORNIMENTO	41
34.1 - MACROEMERGENZE RIFORNIMENTO DEGLI AEROMOBILI IN CASO DI RISCHIERAMENTO IN ALTRE BASI.....	41
ART. 35.0 – DOTAZIONI ANTINCENDIO	41
ART. 36.0- MEZZI A TERRA DI SUPPORTO	41
ART. 37.0 – ELISUPERFICI ED ELIPORTI	41
37.1 – GESTIONE	41
37.2 – SERVIZIO DI SOCCORSO E LOTTA ANTINCENDIO	42
ART. 38.0 - ATTREZZATURE, INGREDIENTI, EQUIPAGGIAMENTI, RICAMBI E DOCUMENTAZIONE TECNICA DI SUPPORTO ALL' AEROMOBILE	43
TITOLO IV - RAPPORTI ECONOMICI	45
ART. 39.0 - DEFINIZIONE DEL COMPENSO ECONOMICO - STRUTTURA TARIFFARIA	45
39.1 – BASE OPERATIVA DI PARMA	45
39.2 – BASE OPERATIVA DI BOLOGNA	45
39.3 – BASE OPERATIVA DI RAVENNA.....	45
39.4– BASE OPERATIVA DI PAVULLO	45
39.5 – ELICOTTERI.....	45
39.6 – INCIDENZA DELLE TARIFFE	46
ART. 40.0 - CRITERI DI APPLICAZIONE DELLE SINGOLE TARIFFE	46
40.1 - APPLICAZIONE DELLA TARIFFA A "SERVIZI NON TIPICAMENTE AERONAUTICI"	46
40.2 - APPLICAZIONE DELLA TARIFFA B "AEROMOBILE IN SERVIZIO".....	47
40.2.1 - CASI PARTICOLARI DI APPLICAZIONE DELLA TARIFFA B - NORME RIFERITE ALLE SITUAZIONI DI "FUORI SERVIZIO METEO"	47
40.3 - APPLICAZIONE DELLA TARIFFA C "ORE VOLO"	47
40.3.1 - CASI PARTICOLARI DI APPLICAZIONE DELLE TARIFFE "B" E "C" - NORME RELATIVE AI CASI DI SOSTITUZIONE DELL'AEROMOBILE	47
40.4 - ALTRI CASI PARTICOLARI DI APPLICAZIONE DELLE TARIFFE "B" E "C" - NORME RELATIVE ALL'ATTIVITA' ADDESTRATIVA DEL PERSONALE	47
40.5 - ATTIVITA' ADDESTRATIVA PILOTI E TECNICI	48
TITOLO V - RAPPORTI OPERATIVI	49
ART. 41.0 - ARTICOLAZIONE DEI RAPPORTI OPERATIVI - COMMISSIONE PER LA VERIFICA DELL'APPLICAZIONE DELLA CONVENZIONE	49
41.1 - COMPOSIZIONE DELLA COMMISSIONE	49
41.2 - COMPITI DELLA COMMISSIONE	49
41.3 - REGOLAMENTO DI FUNZIONAMENTO DELLA COMMISSIONE	50
ART. 42.0 - CONTROLLO DI QUALITA'	50
42.1 - IL CONSULENTE AERONAUTICO.....	50

(timbro e firma per accettazione)



TITOLO VI - ALTRI ONERI A CARICO DELLA D.A.	51
ART. 43.0 - IDENTIFICAZIONE ED IMMAGINE DEL SERVIZIO	51
ART. 44.0 – ASSICURAZIONI	51
ART. 45.0 - ONERI DIVERSI	52
TITOLO VII - SERVIZI AGGIUNTIVI	53
ART. 46.0 NORME RELATIVE ALLA MODIFICA O ALL'AUMENTO DI ALCUNI SERVIZI IN CORSO DI APPLICAZIONE DEL CONTRATTO	53
46.1 - ELENCO DEI SERVIZI AGGIUNTIVI	53
46.1.1– ADEGUAMENTO INFRASTRUTTURE	53
46.1.2 – GESTIONE INFRASTRUTTURE	53
46.1.3 – SERVIZIO SOCCORSO E LOTTA ANTINCENDIO	54
46.1.4 – ESTENSIONE DEL TEMPO DI SERVIZIO DIURNO	54
46.1.5 – SERVIZI ESTESI AD ATTIVITA' NOTTURNA	54
46.1.6 - CHIAMATA ESTEMPORANEA	55
46.1.7 - SITO DI ADDESTRAMENTO HEMS/SAR	55
TITOLO VIII - PENALI	56
ART. 47.0 – RITARDO NEI TEMPI DI DECOLLO	56
47.1 - AEROMOBILE FUORI SERVIZIO	56
47.2 – OBBLIGO DI POSIZIONAMENTO DEL MEZZO “STAND BY”	56
47.3 – ESECUZIONE DI MANUTENZIONE	56
ART. 48.0 – EQUIPAGGIAMENTI	56
48.1 - ATTREZZATURE E IMPIANTI SANITARI.....	57
48.2- IMPIANTO OSSIGENO	57
48.3 – DOTAZIONI DI ART. 38.0.....	57
ART. 49.0 - INOSSERVANZA DEI LIMITI DI SERVIZIO	57
ART. 50.0 - MANUTENZIONE ORDINARIA A STRUTTURE E IMPIANTI FORNITE DALLA DITTA APPALTANTE	57
ART. 51.0 - DOTAZIONI, SERVIZI E STRUTTURE DI SUPPORTO FORNITI DALLA D.A.	57
ART. 52.0 - SOSTITUZIONE DI AEROMOBILE	58
ART. 53.0 – AEROMOBILE NON CONFORME	58
ART. 54.0 – NON GRADIMENTO DEL PERSONALE DELLA D.A.	58
ART. 55.0 - SERVIZI AGGIUNTIVI	58
ART. 56.0 – DISATTIVAZIONE DEL SERVIZIO	58
ART. 57.0 - MODALITA' ESECUTIVE	59
ART. 58.0 - RISOLUZIONE DEL CONTRATTO	59
APPENDICE 1 - GLOSSARIO E ACRONIMI	60
APPENDICE 2 - BASI OPERATIVE	62

(timbro e firma per accettazione)



PARTE I - DISCIPLINA GIURIDICO – NORMATIVA

ART. 1.0 – OGGETTO DEL SERVIZIO

La Regione Emilia-Romagna si avvale di quattro elicotteri per:

- il “Servizio Medico di Emergenza” - di seguito indicato come HEMS (*Helicopter Emergency Medical Service*).

Le attività di volo correlate si intendono finalizzate a facilitare l’assistenza medica di emergenza, dove è essenziale il trasporto rapido ed immediato di:

- personale sanitario (trasferimento dell’equipe medica sul luogo dell’incidente);
- equipaggiamento sanitario;
- persone malate, infortunate, ecc. (trasferimento di pazienti dal luogo in cui si è verificato l’evento al presidio ospedaliero più idoneo, trasferimento di pazienti critici già ospedalizzati da ospedale ad ospedale);
- attrezzature, sangue, organi, farmaci, ecc. (trasporto urgente di sangue, plasma e loro derivati, antidoti e farmaci rari; trasporto urgente d’equipe e materiale ai fini di prelievo o trapianto di organi o tessuti).

– soccorso e trasporto in occasione di emergenze di massa;

Nell’ambito dell’impiego HEMS sono previste le seguenti operazioni speciali:

- operazioni con verricello per lo sbarco ed imbarco di membri dell’equipaggio di missione e materiale, e il recupero infortunati (HHO – *Helicopter Hoist Operations*);
- lo sbarco ed imbarco di membri dell’equipaggio di missione dal volo stazionario in effetto suolo ed il recupero di infortunati secondo procedure che devono essere approvate dall’Ente Nazionale per l’Aviazione Civile (ENAC).

- il “Servizio di Ricerca e Soccorso (SAR)”, qualora la missione HEMS implichi il salvataggio di persone in imminente pericolo di vita minacciate da ambiente ostile.

Il presente capitolato disciplina l’affidamento delle prestazioni dei servizi di tipo aeronautico nonché di altre prestazioni dei servizi di supporto non tipicamente aeronautici che si rendono necessarie per garantire il funzionamento del sistema di Elisoccorso della Regione Emilia Romagna operante dalle basi di Bologna, Parma, Ravenna e Pavullo (da questa si attiva il servizio HEMS/SAR), ed è composto da una prima parte giuridico-normativa e da una seconda parte tecnico-esecutiva.

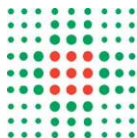
L’Azienda USL di Bologna si riserva la facoltà di assegnare alla Ditta Aggiudicataria del Servizio di Elisoccorso nella regione Emilia-Romagna (di seguito richiamata anche con l’acronimo D.A.), nel corso di applicazione della convenzione, servizi aggiuntivi così come previsto dal Titolo VII della seconda parte del presente Capitolato Speciale (di seguito indicato anche come Capitolato).

1.1 – DISCIPLINE DI RIFERIMENTO

L’organizzazione e l’esecuzione del servizio, secondo le diverse competenze che fanno capo all’Appaltante e all’Appaltatore, ottempereranno a quanto disposto in materia dagli organismi competenti, di cui si cita, sia pure in termini non esaustivi e senza pregiudizio di discipline future:

- Regolamento Enac - Certificato di operatore aereo per imprese di trasporto aereo – Ed 8 del 31/10/2011
- Regolamento Enac - Norme operative per il servizio medico di emergenza con elicotteri – Ed 4 del 15/12/2009
- 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 di passeggeri per collegamenti con piattaforme petrolifere, per servizio medico di emergenza e per attività di ricerca e soccorso in montagna
- Regolamento Enac - Costruzione Ed Esercizio Degli Eliporti
- Regolamento Enac - Regole dell’Aria – Ed 2 Emendamento 1 del 30/07/2009
- DD 41/6821/M. - Parte seconda del 3 E dell’8 novembre 1994

(timbro e firma per accettazione)



- Decreto Ministeriale “Norme di attuazione della legge 2 aprile 1968, n.518, concernente la liberalizzazione dell’uso delle aree di atterraggio” del 01.02.06
- D.M. n° 238 del 28.10.2007 - “Regolamento recante norme per la sicurezza antincendio negli eliporti ed elisuperfici”.
- Decreto del Ministero dell'Interno del 23.09.2011 (Determinazione delle dotazioni minime di personale addetto, di mezzi, di attrezzature e di sostanze estinguenti da destinare all'attività di soccorso e lotta antincendio, negli aeroporti di aviazione generale e nelle aviosuperfici).
- CIRCOLARE Enac OPV 09A del 10/01/2007 Certificazione degli Esercenti di Trasporto aereo: definizione delle figure responsabili e criteri di accettazione
- CIRCOLARE Enac OPV-17A - Dispositivi per addestramento e controllo del personale navigante – Procedure per la qualificazione e l'utilizzazione
- CIRCOLARE Enac OPV-18A – del 9/10/2008 Operazioni HEMS
- CIRCOLARE Enac APT-36 – del 30/10/2013 - Avio-Idro-Elisuperfici: Gestione e Autorizzazione
- JAR-OPS 3 – Emendamento 5, con particolare richiamo a:
 - JAR-OPS 3.005 Appendice 1
 - JAR-OPS 3.025 “Common Language”
 - JAR-OPS 3.1045 Appendix 1 (*Operations Manual Contents*) C, *Route and Heliport instruction and information*;
 - JAR-OPS 3.975.
- EASA CS 27. 865 o CS 29.865 / FAR 27.865 emendamento 36 o FAR 29 emendamento 43 (29.865) o seguenti (Basi di certificazione Helicopter Hoist Operations)
- Regolamento (UE) N. 965/2012 della Commissione del 5//10/2012 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
- ICAO – Annex 19 Safety Management
- ICAO – Doc 9859 AN/474 – Safety Management Manual Third Edition 3013
- Enac - Integrazione del Safety Management System nel Sistema di Gestione dell'Organizzazione-Operatori di Trasporto Aereo Commerciale - *Criteri Applicativi e Linee Guida*
- 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
- Convenzione tra l’Azienda USL di Bologna e il Soccorso Alpino e Speleologico Emilia Romagna – S.A.E.R. per le attività di soccorso in territorio montano, ambiente ipogeo, forre e canyon e nelle zone impervie di tutto il territorio della Regione Emilia Romagna.

ART. 2.0 - OBBLIGHI DELL'APPALTATORE

2.1 - ORGANIZZAZIONE DEL LAVORO

La D.A., nel progetto di offerta, darà indicazione nominativa della persona e di un sostituto in sua assenza, alla quale faranno capo tutti i rapporti e le comunicazioni intercorrenti con i medici responsabili od i referenti organizzativi delle basi operative. La persona deve avere buona conoscenza delle attività oggetto del contratto, dei contenuti del presente Capitolato e delle normative in vigore attinenti; deve inoltre avere familiarità con l’organizzazione delle strutture sanitarie alle quali fa capo il servizio ed avere una conoscenza di base delle attrezzature e dotazioni sanitarie in uso.

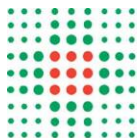
La persona titolare del ruolo, o il suo sostituto, deve essere reperibile telefonicamente negli orari ed in tutti i giorni in cui il servizio è attivo.

La D.A. deve assicurare l'espletamento di tutti i servizi ad essa affidati e oggetto del presente appalto nella misura più idonea, sollecita, efficiente e sicura, con adeguata organizzazione presso ciascuna delle Basi.

Richiamo particolare, ma non limitativo, è fatto a:

- ◆ gli arredi e le attrezzature nonché tutti i materiali necessari al funzionamento degli aeromobili e del servizio devono essere della migliore qualità;

(timbro e firma per accettazione)



- ◆ il servizio di elisoccorso oggetto del presente disciplinare, deve essere svolto da personale numericamente e qualitativamente adeguato e con le modalità previste nella seconda parte del Capitolato;

Inoltre, la D.A.:

- ◆ tramite il referente indicato quale componente la Commissione per la verifica dell'applicazione del contratto, deve curare che tutti gli obblighi assunti siano adempiuti e assicurare, in ogni occasione, il buon andamento del servizio;
- ◆ è obbligata, in caso di astensione dal lavoro totale o parziale, da parte del dipendente personale, a mettere in essere tutte le misure atte ad assicurare la continuità e la regolarità del servizio accettando adeguandosi peraltro alle eventuali disposizioni dell'Ente appaltante;
- ◆ nel corso di vigenza contrattuale, è tenuta all'osservanza e all'adeguamento delle norme presenti e future senza che ciò nulla produca in termini di aumenti di costi all'Ente appaltante: eventuali variazioni di discipline e norme non potranno comunque incidere in riduzione dei parametri minimi definiti nel presente Capitolato Speciale o di quanto recepito in miglioria per offerta della D.A..

2.2 - REQUISITI E ADEMPIMENTI DEL PERSONALE

- a) All'inizio del servizio la D.A. deve presentare a ciascun Presidio Ospedaliero dell'Azienda Sanitaria di Bologna (competente anche per Pavullo), dell'Azienda Ospedaliera di Parma, dell'Azienda Sanitaria di Romagna, l'elenco nominativo del personale che intende impiegare nell'espletamento del servizio stesso, motivando le eventuali variazioni apportate allo "Schema di Impiego" prospettato in offerta, senza pregiudizio dei criteri di assegnazione del contratto. La D.A. si impegna inoltre, e comunque nei termini dell'ART 25.1, a comunicare tutte le sostituzioni che dovessero verificarsi in corso di esecuzione del contratto, unitamente alle cause che le generano.

Nell'evidenza del fatto che la tipologia del servizio richiede la conoscenza del territorio, la familiarità con il sistema 118, l'affiatamento e la migliore integrazione con tutto il personale dedicato – tanto che tale concetto trova corrispondenza nei requisiti inerenti la qualificazione del pilota per il tipo di servizio e l'assegnazione a uno specifico territorio – la D.A. limiterà al massimo il cambio del personale indicato inizialmente in assegnazione al servizio sulle singole basi. Ancor più il criterio vale per la base HEMS/HSR di Pavullo dove sia per i particolari ambiti operativi sia per gli aspetti formativi che la contraddistinguono è richiesta particolare integrazione con il personale sanitario e SAER. E' posto quindi il limite negli avvicendamenti per base di 4 piloti e 4 tecnici di manutenzione, identificati nominativamente nello schema di turno di servizio; fatti ovviamente salvi gli eventi conseguenti alla cessazione del rapporto fra il datore di lavoro e il dipendente o esigenze legate a malattie, ferie o infortuni.

- b) Con riserva di accertamenti da parte dell'Azienda USL di Bologna, tutto il personale assegnato al servizio dalla D.A., sia in fase di offerta sia successivamente in vigenza di contratto:
- 1) deve soddisfare i necessari requisiti di sana e robusta costituzione fisica;
 - 2) non deve essere incorso in procedure con la registrazione degli atti in certificato penale;
 - 3) deve essere cittadino che ha serbato e serba buona condotta;
 - 4) deve possedere capacità professionali idonee all'espletamento del servizio medesimo.
- c) L'Azienda USL di Bologna ha facoltà e si riserva il diritto insindacabile di richiedere in ogni momento l'allontanamento di quel personale che non gradisca avere nel proprio ambito, sentito il parere o dietro proposta della Commissione di cui all'ART. 41.0 della seconda parte del Capitolato Speciale.

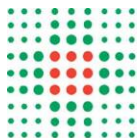
Per tutto quanto sopra esposto, resta comunque inteso che nello svolgimento del servizio deve evitarsi qualsiasi intralcio o disturbo al normale andamento dell'attività delle basi e dei servizi interessati al soccorso.

2.3 - TEMPO DI SERVIZIO

Ai fini della programmazione del servizio è fatto riferimento ai limiti di impiego del personale di volo.

Salvo che per una specifica base operativa l'AUSL Committente chieda l'estensione del servizio nei termini dei Servizi Aggiuntivi in 2^ Parte Titolo VII ART 46.1.4 del presente Capitolato l'attività è stabilita secondo i seguenti criteri:

(timbro e firma per accettazione)



- il servizio HEMS/SAR è programmato per tutto l'anno in arco diurno con previsione di impiego dell'elicottero secondo le regole per il volo a vista (VFR)
- si stabiliscono fasce orarie giornaliere, della durata, compatibile con il limite di servizio di un unico equipaggio di volo fino ai massimi consentiti dalla norma – senza alternanza - durante le quali sono programmati i servizi oggetto del presente Capitolato (HEMS/SAR)
- gli orari programmati di inizio e fine possono essere differenziati tra le basi operative, anche stagionalmente, per la maggiore estensione temporale del servizio a copertura del territorio regionale.
- per le attribuzioni sopra esposte:
 - il tempo del servizio HEMS/SAR intercorre dal momento in cui l'elicottero è attivabile fino all'orario fissato in programmazione,
 - in effettuazione, il servizio può estendersi oltre l'orario programmato con facoltà di compensazione dei tempi ecceduti ritardando l'avvio o la chiusura del servizio – per pari durata – nel giorno successivo, dando preavviso alla CO.

L'AUSL Committente convenziona con la D.A. le fasce orarie giornaliere per l'attivazione del servizio HEMS/SAR, distinte per basi operative, con richiamo allo "Schema d'Impiego" prodotto dall'Operatore Aereo ad illustrare, nel dettaglio, come intenda organizzare l'attività nel rispetto dei tempi massimi di servizio e di volo durante l'anno solare.

ART. 3.0 - OSSERVANZA DELLE LEGGI SUL LAVORO E SULLA PREVIDENZA SOCIALE - RISPETTO DEI CONTRATTI COLLETTIVI DI LAVORO

Nella sua qualità di datore di lavoro, la D.A. del servizio di elisoccorso deve, a sue totali cure e spese, prevedere a corrispondere al proprio personale le retribuzioni e le indennità previste dal Contratto Collettivo Nazionale di Lavoro della categoria e a provvedere alle assicurazioni sociali di legge.

La D.A. si impegna, per il fatto stesso di partecipare alla gara, a esibire, a richiesta dell'Ente appaltante, la documentazione attestante l'osservanza di tutti gli obblighi suddetti.

All'Azienda USL di Bologna resta comunque la facoltà di richiedere in merito opportuni accertamenti al competente Ispettorato Provinciale del Lavoro.

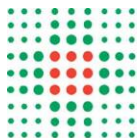
Qualora da comunicazioni dell'Ispettorato risulti che la D.A. non abbia ottemperato a qualcuno degli obblighi di cui al primo comma del presente articolo, la D.A. riconosce all'Azienda USL di Bologna di operare una trattenuta cautelativa sugli averi della medesima pari al 20% del canone mensile, fino a quando l'Ispettorato del Lavoro non abbia dichiarato l'avvenuta regolarizzazione. Per il ritardato pagamento degli importi trattenuti la ditta non può pretendere somma alcuna per interessi, risarcimento danni o qualsiasi altro titolo.

Inoltre a carico della D.A. ogni obbligo discendente dalla normativa vigente in materia di sicurezza di igiene e medicina del lavoro: resta inteso che l'Azienda USL di Bologna rimane del tutto estranea ai rapporti che andranno a instaurarsi tra la D.A. e il personale da questa dipendente.

3.1 – SALUTE E SICUREZZA NEI LUOGHI DI LAVORO

La prestazione del servizio dovrà essere attuata garantendo l'assoluta rispondenza alle norme tecniche e legislative di riferimento in materia di igiene e sicurezza sul lavoro (con particolare riferimento al Decreto Legislativo 9 aprile 2008, n. 81 "Attuazione dell'articolo 1 della legge 3 agosto 2007, n. 123, in materia di tutela della salute e della sicurezza nei luoghi di lavoro" e successive modifiche ed integrazioni) ed alla specifica normativa aeronautica (con contenuti specifici inerenti la tutela della salute dei lavoratori). Tale obbligo si intende esteso anche ad eventuali obblighi normativi entrati in vigore successivamente alla stipulazione del contratto, senza che nulla sia da pretendere da parte della Stazione Appaltante. La Ditta Aggiudicataria dovrà rapportarsi all'organismo preposto della Stazione Appaltante (che verrà comunicato prima dell'inizio dell'appalto) per quanto attiene all'osservanza di tutte le norme di igiene e sicurezza del lavoro fornendo, a richiesta, tutta la documentazione necessaria alla verifica degli adempimenti in materia di igiene e sicurezza sul lavoro di cui al D.lgs. 81/08 e successive modifiche ed integrazioni. A titolo esemplificativo e non esaustivo si riporta la documentazione da rendere disponibile a richiesta della Stazione appaltante anche al fine di

(timbro e firma per accettazione)



verificare i requisiti Tecnico professionali ai sensi dell'art. 26 del D.Lgs. 81/08:- Normativa specifica aeronautica di riferimento per gli aspetti di igiene e sicurezza;

- Documento di valutazione dei rischi redatto ai sensi del D.lgs. 81/08 e successive modifiche ed integrazioni;
- Procedure, manuali di formazione, istruzioni operative e quant'altro necessario alla Stazione Appaltante per l'aggiornamento del proprio Documento di Valutazione dei Rischi e per la predisposizione di procedure interne e condivise inerenti la sicurezza dei lavoratori;
- Documentazione attestante la formazione ed addestramento dei lavoratori afferenti alla D.A. effettuata, in particolare, ai sensi dell'art. 37 e 71 del D.lgs. 81/08;
- Documentazione attestante i ruoli ricoperti in materia di igiene e sicurezza sul lavoro e relativi ambiti di responsabilità con particolare riferimento ai dirigenti e preposti individuati, per gli aspetti di sicurezza, di cui all'art. del D.lgs. 81/08 nella gestione dell'appalto. Fatte salve diverse considerazioni, da validare in sede di convenzione, il Comandante dell'aeromobile è responsabile delle operazioni di volo e della sicurezza dell'equipaggio di missione e dei passeggeri. A tal fine è sua facoltà di rifiutare o interrompere missioni di volo quando valuti non sufficienti le condizioni di sicurezza. Il Medico Coordinatore della C.O. 118 è responsabile dell'attivazione della missione di volo e delle fasi logistico-operative conseguenti, ferma restando l'autorità del Pilota Comandante per quanto di competenza. Il Medico in servizio presso l'Elisoccorso è responsabile dell'intervento e della missione sanitaria.
- Rapporti di de-briefing e di near miss (mancati infortuni) dai quali possono essere ricavate utili informazioni per il miglioramento della sicurezza dei lavoratori.

La Ditta Aggiudicataria dovrà segnalare immediatamente al referente della Stazione Appaltante qualsiasi accadimento od anomalia riscontrata nell'adempimento del Servizio; in particolare rispetto ai contenuti dei Documenti di Valutazione dei Rischi (sia della Stazione appaltante sia della Ditta Affidataria) del D.U.V.R.I. e delle procedure/istruzioni operative inerenti la sicurezza dei lavoratori. Il personale della Ditta Aggiudicataria dovrà, durante il servizio, indossare un cartellino (con sopra riportato qualifica e nome), la divisa regolamentare (rispondente alle esigenze igienico-sanitarie e sempre in condizioni di irreprensibile pulizia), ed avere sempre con sé un documento d'identità personale. Non deve fumare nelle aree vietate. Ha inoltre l'obbligo di attenersi a tutte le norme inerenti la sicurezza sul lavoro (D. Lgs. n.81/08 e s.m.e.). Nell'esecuzione delle operazioni in cui si articolano le prestazioni che fanno carico alla Ditta Aggiudicataria, quest'ultima dovrà rispettare tutte le vigenti norme e prescrizioni ed ogni necessaria cautela in materia igienico - sanitaria e per la sicurezza.

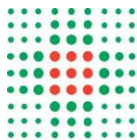
La valutazione dei rischi interferenti potrà essere aggiornata dal committente in caso se ne ravvisasse la necessità anche richiedendo la collaborazione della Ditta Affidataria. Gli oneri relativi saranno quantificati ed espressi nell'offerta dell'appaltatore che ha potuto prendere atto in via preventiva del D.U.V.R.I. e dei luoghi dove dovranno essere eseguite le attività; restano immutati gli obblighi a carico della Ditta Aggiudicataria in merito alla sicurezza sul lavoro.

La Ditta Aggiudicataria si impegna a partecipare attivamente a tutte le riunioni di coordinamento indette dalle Aziende Sanitarie al fine di ottemperare agli obblighi di Informazione, Cooperazione e Coordinamento di cui all'art. 26 del D.lgs. 81/08 e successive modifiche ed integrazioni.

Come previsto dall'art. 26 c3-ter del D.Lgs n. 81/2008 e s.m.i, L'AUSL di Bologna in qualità di "soggetto che affida il contratto redige il Documento Di Valutazione Dei Rischi da Interferenze (DUVRI) recante una valutazione ricognitiva dei rischi standard relativi alla tipologia della prestazione che potrebbero potenzialmente derivare dall'esecuzione del contratto."

Ogni Azienda Sanitaria interessata invierà alla D.A. il Documento Unico di Valutazione dei Rischi Interferenti (D.U.V.R.I.) specifico..

(timbro e firma per accettazione)



3.2 – SISTEMA PER LA GESTIONE DELLA SICUREZZA IN CAMPO AERONAUTICO

Con peso positivo in sede di valutazione dell'offerta alla ditta concorrente. è richiesta evidenza di avere implementato un sistema per la gestione della sicurezza SMS (Safety Management System) secondo gli standard e le pratiche raccomandate in ambito dell'Aviazione Civile, adottando i criteri stabiliti nell'Annesso 19 dell'ICAO con il collegato Doc 9859 AN/474 e secondo le linee guida dell'Ente Nazionale per l'Aviazione Civile.

ART. 4.0 - RESPONSABILITA'

Le Aziende Sanitarie e Ospedaliere, sedi delle basi di Elisoccorso, sono esonerate da ogni responsabilità ascrivibile all'Operatore Aereo per danni, infortuni o altro che dovessero accadere per qualsiasi causa convenendosi a tale riguardo che qualsiasi eventuale onere è già compensato e compreso nei corrispettivi del contratto, attraverso l'accensione di apposita polizza assicurativa, così come regolamentato dall'ART 44.0 della seconda parte del Capitolato Speciale.

ART. 5.0 - SCIOPERI E ASSEMBLEE DEL PERSONALE

Trattandosi di servizio di pubblica utilità, nel caso di scioperi, si rimanda a quanto previsto dalla Legge 146/90 che prevede l'obbligo di assicurare i servizi minimi essenziali secondo le intese definite dal contratto collettivo nazionale di lavoro e dai contratti decentrati a livello aziendale per quanto concerne i contingenti di personale.

In particolare la D.A. deve porre in atto tutte le misure per assicurare la continuità o la regolarità del servizio adeguandosi alle eventuali disposizioni dell'Azienda Sanitaria.

Inoltre, la D.A. deve provvedere, tramite avviso scritto e con un anticipo di 5 (cinque) giorni, a segnalare alla Committente, la data effettiva dello sciopero/assemblea programmata nonché comunicare in maniera dettagliata il minor servizio erogato al fine di consentire il recupero economico.

ART. 6.0 – COMPENSO

Il compenso relativo al servizio effettivamente svolto dalla D.A. sarà quello offerto dalla medesima in sede di gara che verrà liquidato secondo la regolamentazione del rapporto economico previsto al Titolo IV della seconda parte del Capitolato Speciale.

I prezzi si intendono comprensivi di ogni spesa necessaria all'espletamento del servizio.

Per interventi in altre regioni permangono immutati i corrispettivi contrattuali, con applicazione dei criteri del presente Capitolato Speciale.

Fatto salvo quanto eventualmente disposto dalle leggi vigenti al momento della indizione della gara in tema di revisione periodica dei prezzi, il prezzo di assegnazione si intende fisso ed invariabile per tutta la durata contrattuale del servizio, senza eccezione alcuna.

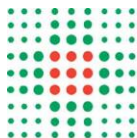
I prezzi, su richiesta della Ditta fornitrice, saranno sottoposti a revisione annuale secondo le variazioni dell'indice ISTAT per le famiglie di operai e impiegati vigente alla data del 1° giorno di ogni annualità successiva alla seconda.

L' Azienda Sanitaria di Bologna, alla scadenza del quarto anno dall'avvio del contratto, si riserva di effettuare l'esame di congruità dei prezzi in vigore, verificando la possibilità di richiedere l'applicazione di condizioni economiche migliorative.

ART. 7.0 – FATTURAZIONE

Ogni due mesi la D.A. emette per ciascuna base idonee fatture con effetti liberatori comprensive degli importi fissi e di quelli variabili desunti dalle Tariffe convenute, riferite al bimestre precedente dopo le

(timbro e firma per accettazione)



opportune verifiche da parte dei referenti sanitari delle basi, dei rapporti relativi al programma EliRER, dove verranno evidenziate le incongruenze, relative a minuti di volo, apertura e chiusura della base.

La D.A. invia a tal proposito i rapporti volo ai referenti delle basi da confrontare con i rapporti del programma EliRER in modo da correggere eventuali errori e trovare corrispondenza.

Le discrepanze devono essere corrette entro il 4° giorno di ogni mese. Il 5° giorno vengono prodotti i rapporti definitivi e inviati ai referenti delle basi, al referente amministrativo e alla D.A. per successiva fatturazione.

Il consulente aeronautico ha accesso alla Banca Dati e riceve le comunicazioni di fermo e le segnalazioni inviate dalle basi RER.

L'IVA ed ogni altro onere di natura fiscale saranno assolti in conformità alle norme di legge vigenti e sono a carico dell'Azienda Appaltante.

Pari termini si applicano per le forniture di servizi aggiuntivi, salvo diversa determinazione.

La D.A. deve fatturare lo svolgimento del servizio all'Azienda sanitaria secondo modalità quanto di seguito riportato e fatture devono contenere tassativamente:

- indicazione dettagliata del servizio prestato;
- indicazione della delibera/determinazione della Stazione Appaltante che ha dato luogo all'ordine;
- indicazione del numero dell'ordine aziendale informatizzato.

L'originale della fattura dovrà essere così intestato:

AZIENDA U.S.L. DI BOLOGNA

Codice fiscale: 02406911202

Sede Legale: Via Castiglione 29 – 40124 BOLOGNA

ed indirizzato a:

AZIENDA U.S.L. DI BOLOGNA

U.O.C. ECONOMICO FINANZIARIO

Via Gramsci 12 – 40121 BOLOGNA

In caso di aggiudicazione a fornitore non residente in Italia, le fatture dovranno essere inviate a mezzo posta elettronica al seguente indirizzo: bilancio.fattureestere@ausl.bo.it; al fornitore estero aggiudicatario saranno date ulteriori indicazioni sulla fatturazione nella comunicazione di aggiudicazione.

Il mancato rispetto delle disposizioni non consentirà il regolare pagamento delle fatture, che saranno restituite al fornitore stesso.

Per ulteriori informazioni, relative al pagamento delle fatture, contattare direttamente l'U.O.C. Economico Finanziario – Ufficio Contabilità Fornitori – tel.n.0516079511.

Le Aziende Sanitarie procederanno ai pagamenti delle fatture secondo le normative vigenti in materia.

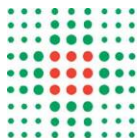
La Ditta aggiudicataria avrà l'obbligo di assicurare lo svolgimento del servizio anche in caso di ritardato pagamento.

La Ditta rinuncia a far valere, nei casi previsti dal presente articolo, qualsiasi eccezione d'inadempimento di cui all'art.1460 del Codice Civile. Ogni caso di arbitraria interruzione delle prestazioni contrattuali sarà ritenuto contrario alla buona fede e la ditta sarà considerata diretta responsabile di eventuali danni causati all'Azienda Sanitaria e dipendenti da tale interruzione. Tale divieto nasce dalla necessità e dall'importanza di garantire il buon andamento dell'Ente Pubblico, nonché di tutelare gli interessi collettivi dei quali l' Azienda USL è portatrice.

I corrispettivi saranno pagati con le modalità previste dal presente capitolato e saranno subordinati:

- alla regolarità contributiva della ditta (qualora la ditta aggiudicataria risultasse debitrice il pagamento delle fatture sarà in ogni caso subordinato alla regolarizzazione del debito stesso; è fatto salvo, in caso di mancata regolarizzazione dei debiti verso l'INPS il diritto dell'Istituto di trattenere dalle somme dovute alla ditta appaltatrice gli importi di contributi omessi e relativi accessori);
- alla verifica di cui all'articolo 48 bis del DPR 602/73.

(timbro e firma per accettazione)



La Ditta aggiudicataria, ai sensi dell'art.3, della Legge 136 del 13/08/2010 e s.m., assume l'obbligo di tracciabilità dei flussi finanziari.

ART. 8.0 – PAGAMENTI

L'Azienda sanitaria procederà ai pagamenti delle fatture secondo le normative vigenti in materia.

La D.A. ha l'obbligo di assicurare lo svolgimento del servizio anche in caso di ritardato pagamento.

La D.A. rinuncia a far valere, nei casi previsti dal presente articolo, qualsiasi eccezione d'inadempimento di cui all'art.1460 del Codice Civile. Ogni caso di arbitraria interruzione delle prestazioni contrattuali sarà ritenuto contrario alla buona fede e la ditta sarà considerata diretta responsabile di eventuali danni causati all'Azienda Sanitaria e dipendenti da tale interruzione. Tale divieto nasce dalla necessità e dall'importanza di garantire il buon andamento dell'Ente Pubblico, nonché di tutelare gli interessi collettivi dei quali l'Azienda USL è portatrice.

I corrispettivi saranno pagati con le modalità previste dal presente capitolato e saranno subordinati:

- alla regolarità contributiva della ditta (qualora la ditta aggiudicataria risultasse debitrice il pagamento delle fatture sarà in ogni caso subordinato alla regolarizzazione del debito stesso; è fatto salvo, in caso di mancata regolarizzazione dei debiti verso l'INPS il diritto dell'Istituto di trattenere dalle somme dovute alla ditta appaltatrice gli importi di contributi omessi e relativi accessori);
- alla verifica di cui all'articolo 48 bis del DPR 602/73.

La Ditta aggiudicataria, ai sensi dell'art.3, della Legge 136 del 13/08/2010 e s.m., assume l'obbligo di tracciabilità dei flussi finanziari.

ART. 9.0 – DURATA

La durata del presente contratto è di anni sei rinnovabile alle stesse condizioni economiche per ulteriori anni due, fatta salva la verifica di congruità di cui al precedente ART. 6, con decorrenza dall'effettivo inizio del servizio e fino all'inizio del servizio da parte della nuova aggiudicataria a seguito di nuova gara alla scadenza del contratto. Durante il periodo di eventuale prestazione oltre il periodo contrattuale convenuto, nelle more dell'aggiudicazione della nuova gara, il servizio deve essere eseguito alle stesse condizioni normative, economiche e con le stesse modalità proposte dal presente Capitolato senza che per questo la D.A. possa sollevare eccezione alcuna.

ART. 10.0 - RISOLUZIONE DEL CONTRATTO

Il contratto di appalto può essere risolto in tronco a solo giudizio dell'Ente appaltante e con semplice comunicazione scritta, nei in cui la D.A.:

- a) di fatto abbandoni il servizio senza giustificato motivo;
- b) incorra in provata indegnità;
- c) qualora la D.A. venga richiamata per iscritto su gravi inadempienze al presente capitolato e rilevate non conformità alle normative applicabili per almeno tre volte. L'Azienda USL di Bologna si riserva il diritto al risarcimento dei danni che dovessero derivarle sia per le inadempienze contrattuali, sia dalla necessità di provvedere a eventuali sostituzioni del servizio, anche solo in una delle basi oggetto della presente gara, tramite accensione di contratti con altre Ditte.

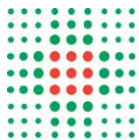
ART. 11.0 - VINCOLI CONTRATTUALI

La D.A. sarà vincolata fin dal momento dell'adozione del provvedimento deliberativo di aggiudicazione da parte dell'Amministrazione, mentre l'Azienda USL di Bologna sarà vincolata solo al momento in cui la citata deliberazione diverrà esecutiva a norma di legge.

ART. 12.0 - STIPULA DEL CONTRATTO

Il presente Capitolato (parte prima e parte seconda), la lettera d'invito, l'ordine di fornitura e le eventuali modifiche, tutte sottoscritte dalle parti, terranno luogo del contratto. Il contratto verrà registrato a cura e spese della D.A. solo in caso d'uso.

(timbro e firma per accettazione)



ART. 13.0 - ESTENSIONE DEL CONTRATTO

L'Azienda USL di Bologna si riserva la facoltà di procedere alla modifica e/o incremento dei servizi prestati dalla D.A. in considerazione delle possibili evoluzioni del sistema di soccorso regionale. Le richieste di modifiche e/o di aumento hanno come quadro di riferimento le norme indicate al Titolo VII della seconda parte del Capitolato Speciale.

L'Azienda USL di Bologna si riserva inoltre la facoltà di ridurre l'entità dell'appalto, nel corso del contratto, qualora si verificano eventi di natura tecnica o economica tali da portare alla riduzione dell'attività.

La diminuzione o l'aumento del corrispettivo conseguente rispettivamente alla riduzione o all'estensione dell'attività, sarà calcolato secondo i parametri indicati nel capitolato anche per i servizi aggiuntivi.

ART. 14.0 - SUBAPPALTO

Il servizio contemplato dal presente Capitolato deve intendersi unico ed inscindibile. E' fatto, pertanto, assoluto divieto cedere o subappaltare il servizio, in tutto o in parte, senza preventiva autorizzazione scritta dell'A.U.S.L. interessata.

ART. 15.0 - FORO COMPETENTE

Per le eventuali controversie riguardanti l'esercizio del presente contratto, le parti convengono che sia competente esclusivamente il Foro di Bologna.

ART. 16.0 - DOMICILIO LEGALE

Ai fini dell'esecuzione del servizio appaltato, la D.A. potrà eleggere il domicilio legale a Bologna.

PARTE II - DISCIPLINA TECNICO - ESECUTIVA

TITOLO I - ORGANIZZAZIONE DEL SERVIZIO DI ELISOCORSO

ART. 17.0 - GENERALITA' DEL SERVIZIO

17.1 - AREA GEOGRAFICA DELLE OPERAZIONI

L'impiego degli elicotteri è disposto dalle Centrali Operative di riferimento, secondo i protocolli regionali e locali prodotti in materia, ad integrazione degli altri Servizi di Soccorso e Trasporto Sanitario presenti sul territorio della Regione Emilia-Romagna.

Per quanto stabilito nel presente Capitolato, la zona operativa è, di norma, costituita - sia per gli interventi "primari" sia per i trasporti interospedalieri - dall'area che ricade sotto la giurisdizione della Regione Emilia-Romagna.

E' facoltà di ogni Centrale Operativa, disporre interventi operativi oltre i confini regionali.

Il servizio viene effettuato con quattro aeromobili localizzati presso le basi di Bologna - Ospedale Maggiore, Parma - Ospedale Maggiore, Ravenna - Ospedale S. Maria delle Croci e Pavullo Aeroporto nel Frignano.

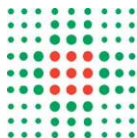
17.2 - L'ORGANIZZAZIONE DELLE CENTRALI OPERATIVE PER LE EMERGENZE SANITARIE NELLA REGIONE EMILIA-ROMAGNA

I nodi nevralgici su cui si incardina l'organizzazione sanitaria dei soccorsi sono individuati nelle centrali operative esistenti nella regione.

Tali centrali operative assolvono le seguenti funzioni:

- accoglimento informazioni: ricezione delle richieste di soccorso, input relativi alle attività delle altre strutture deputate all'allertamento quali il Centro Operativo della Società Autostrade, i Vigili del Fuoco, la Pubblica Sicurezza, i Carabinieri; ricezione di richieste sanitarie specialistiche, di diagnostica strumentale, di trasporto sanitario ordinario;

(timbro e firma per accettazione)



- analisi delle informazioni: valutazione delle informazioni raccolte e conseguenti decisioni relative all'allertamento delle strutture periferiche di trasporto, in rapporto allo stato della viabilità ed alla dislocazione delle risorse disponibili, nonché ad una prima valutazione telefonica di carattere sanitario in base alla quantità ed alla qualità delle informazioni assunte;
- attivazione delle risorse da mettere a disposizione: invio dei mezzi di soccorso con o senza medico a bordo, trasporto di équipes specializzate con gli aeromobili nel rispetto di P.O., I.O. della rete 118RER/CO118

17.3 - LA RETE TELEFONICA SPECIALIZZATA PER LE EMERGENZE SANITARIE DELLA REGIONE EMILIA ROMAGNA

Il transito rapido e sicuro delle informazioni da un punto all'altro della regione assume, in questo contesto, un aspetto determinante. A tale scopo è stata realizzata la rete telefonica dedicata e specializzata per le emergenze sanitarie.

Questa rete, che ha i suoi nodi di comunicazione posti nelle centrali operative, permette di organizzare le attività e le funzioni sopra delineate:

- attualmente da qualunque punto della Regione è possibile collegarsi con la centrale operativa di riferimento con linee urbane differenziate. E' altresì attivato su tutto il territorio il numero unico per l'emergenza sanitaria "118";
- le richieste di soccorso provenienti dalla rete autostradale giungono al C.O.A. (Centro Operativo della Società Autostrade) e da qui, tramite interconnessione diretta, alla centrale operativa di riferimento di quell'area;
- le richieste di soccorso provenienti dalla viabilità ordinaria sui numeri 112, 113, e 115, vengono trasferite alla centrale operativa di riferimento;
- le richieste di soccorso transitanti sulle linee dei presidi ospedalieri vengono trasferite alla centrale operativa cui sono collegati.

17.4 - ORGANIZZAZIONE DEL SERVIZIO DI ELISOCORSO DELLA REGIONE EMILIA-ROMAGNA

In base all'attuale programmazione regionale, ogni servizio di elisoccorso, è costituito da:

- settore volo, di cui fanno parte i piloti, i tecnici addetti alla manutenzione, i membri di equipaggio addetti agli impianti di bordo (verricello) e – quando previsto – a funzioni specifiche (Membro di equipaggio HEMS), organizzato dalla D.A.;
- settore operazioni a terra di supporto, assegnato con determina dell'Azienda Usl di Bologna a specifico mandatario organizzato con personale qualificato per la gestione delle basi operative e delle elisuperfici, la fornitura del servizio soccorso e lotta antincendio, secondo i requisiti della normativa vigente;
- settore sanitario, composto da Personale sanitario opportunamente addestrato, proveniente dalle Aziende sanitarie RER e dalle CO118 sedi di basi operative Elisoccorso, sotto la direzione del responsabile medico ed infermieristico della base nel rispetto dei percorsi formativi definiti ed estesi alle funzioni di membro di equipaggio HEMS – quando previsto – e di membro di equipaggio di missione nei termini della normativa aeronautica;
- settore ricerca e soccorso, di cui fanno parte i tecnici del SAER e le unità cinofile, organizzato dal S.A.E.R. nell'ambito della convenzione con l'Azienda sanitaria di Bologna, impiegando personale addestrato e qualificato per gli interventi di soccorso mediante l'elicottero e l'uso del verricello di bordo per lo sbarco/imbarco di personale o materiale e pazienti.

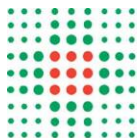
17.5 – RETE DI DESTINAZIONI HEMS

L'accesso alle strutture sanitarie dell'area di operazioni avviene in genere tramite una rete di eliporti ed elisuperfici, sia gestite sia occasionali.

Sono distinti 5 tipi di destinazioni collegati all'attività HEMS:

- a) base operativa HEMS;
- b) destinazioni sanitarie;

(timbro e firma per accettazione)



- c) elisuperfici a servizio di strutture ospedaliere (hospital sites);
- d) elisuperfici a servizio di comunità isolate;
- e) siti HEMS.

In Appendice sono riportati i dati identificativi delle basi operative HEMS, L'Azienda USL, contestualmente all'aggiudicazione del contratto, fornisce all'Operatore Aereo aggiudicatario i dati identificativi delle:

- destinazione sanitarie;
- elisuperfici a servizio di strutture ospedaliere e delle comunità isolate; e.
- elisuperfici e le aree già individuate che possono essere da supporto per le operazioni a valere quali Siti HEMS.

L'Operatore Aereo è responsabile delle operazioni effettuate sulle "destinazioni" sopra indicate e del rispetto della vigente normativa e, inoltre, ha l'obbligo di dare immediata comunicazione alla Committente a riguardo di eventuali carenze o difformità di comunicazioni ricevute in attinenza.

L'Operatore Aereo, presso ciascuna base operativa, tiene un registro aggiornato con l'elenco degli eliporti ed elisuperfici -secondo tipologia – riportando il numero di movimenti su ciascuno con riepiloghi mensili.

L'Operatore Aereo, in quanto D.A. – in accordo con l'Azienda Sanitaria - deve inserire nel Manuale di Rotta (Parte C del Manuale delle Operazioni) l'elenco della rete interessata dall'attività HEMS/SAR con i dati relativi a ciascuna delle infrastrutture (Eliporti/Elisuperfici), comprendendo:

- fotografia aggiornata della elisuperficie;
- posizione geografica (coordinate, elevazione, a livello del suolo od in elevazione);
- classificazione (area libera, area congestionata e/o ambiente ostile);
- impiego operativo (diurno e/o notturno);
- traiettorie di decollo ed avvicinamento;
- classe di prestazione richiesta e classe di prestazione garantita dall'elicottero utilizzato in base al peso al decollo, direzione ed intensità del vento, temperatura esterna, altitudine e relative tabelle di rapida consultazione;
- numero di movimenti (dato da aggiornare annualmente);
- gestore (se applicabile);
- recapiti telefonici e/o frequenze radio in uso;
- eventuali limitazioni all'utilizzo;
- evidenza della approvazione dell'Enac per le elisuperfici in elevazione, elisuperfici aperte alle operazioni notturne, elisuperfici/eliporti a servizio di basi operative HEMS, elisuperfici a servizio di destinazioni sanitarie;
- caratteristiche dell'assistenza antincendio (se applicabile).

17.5.1 - BASI OPERATIVE

Viene considerata quale "base operativa HEMS" la base dove l'elicottero ed i relativi membri d'equipaggio di condotta, di missione e di assistenza a terra attendono le chiamate per l'intervento.

Le basi operative per il servizio regionale sono oggi così ubicate:

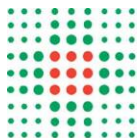
- o Ravenna: presso l'Ospedale Civile;
- o Bologna: presso l'Ospedale Maggiore;
- o Parma: presso l'Ospedale Maggiore;
- o Pavullo nel Frignano (MO): presso l' Aeroporto "G. Paolucci".

Presso le sedi di Ravenna, Bologna e Parma le presenti infrastrutture mantengono lo stato di "Elisuperfici Gestite" nei termini del DM 1 febbraio 2006 "Norme di attuazione della legge 2 aprile 1968, n. 518, concernente la liberalizzazione dell'uso delle aree di atterraggio" fino all'acquisizione di stato di Eliporto ai sensi del Regolamento Enac "Costruzione Ed Esercizio Degli Eliporti".

L'Azienda Sanitaria di competenza assicura la rispondenza al Regolamento Enac "Costruzione ed esercizio degli Eliporti" per le sedi di Parma, Bologna (O.M.) e Ravenna, mentre la D.A. ne assume la gestione con pari rispondenza.

L'Azienda Sanitaria di Bologna si riserva di trasferire la sede di una o più basi operative nel corso del contratto.

(timbro e firma per accettazione)



E' altresì facoltà dell'Azienda Sanitaria di Bologna trasferire temporaneamente gli aeromobili in altre basi ricadenti nella giurisdizione regionale ovvero, in caso di macroemergenze, di rischierare uno o più aeromobili in basi provvisorie poste anche fuori dell'area di giurisdizione regionale.
In tali casi le relative modalità esecutive sono concordate con la D.A.

17.5.2 – DESTINAZIONI SANITARIE

Le destinazioni sanitarie sono costituite dalle strutture ospedaliere (spesso denominati ospedali HUB) di riferimento che le Aziende Sanitarie di competenza intendono utilizzare per lo smistamento degli infortunati, e sulle quali convergono la maggior parte dei voli di ritorno dai siti HEMS.

Talvolta la destinazione sanitaria coincide con la base HEMS.

Alle condizioni di applicabilità, le infrastrutture a servizio di strutture ospedaliere con una media giornaliera di movimenti uguale o superiore a 2 nel semestre di riferimento sono soggette al Regolamento Enac "Costruzione Ed Esercizio Degli Eliporti".

Tali destinazioni possono coincidere con siti occasionali non esclusivamente dedicati allo scopo (spiazzi liberi da ostacoli, campi sportivi, ecc.) il che non esime l'operatore da farne oggetto di informazione e contenuto nel Manuale delle Operazioni-Parte C - Manuale di Rotta.

17.5.3 - ELISUPERFICI A SERVIZIO DI COMUNITÀ ISOLATE

Per "località isolate" s'intendono quelle località dove l'elicottero, per la popolazione residente e per i turisti, rappresenta il mezzo principale per raggiungere presidi ospedalieri dotati di attrezzature e personale medico adeguati a risolvere l'emergenza sanitaria.

La prevedibilità degli interventi, la circostanza che l'elicottero rappresenti una scelta obbligata sia di giorno che di notte, inducono a richiedere livello di sicurezza un più alto rispetto ad un sito HEMS, limitando il sistematico ricorso a procedure di emergenza, in particolare durante la stagione turistica, quando, a causa dell'aumento della popolazione, le missioni possono assumere punte di alta frequenza.

La norma richiede che, nel caso di attività significativa, le operazioni verso tali comunità si svolgano su elisuperfici con le caratteristiche tecniche di cui al DM 01.02.2006. L'attività è considerata significativa quando i dati statistici dimostrano che annualmente vengono superati i 50 interventi, corrispondenti a 100 movimenti l'anno. Ogni intervento, infatti, comporta due movimenti, un decollo e un atterraggio.

E' da intendersi semestre critico il periodo dell'anno di sei mesi consecutivi, in cui si verifichi il maggior numero di interventi.

È raccomandato alle comunità locali adeguare l'elisuperficie anche alle operazioni notturne, altrimenti interdette per motivi di sicurezza.

Per la loro individuazione, si valutano:

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

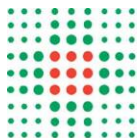
17.5.4 - SITI HEMS

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

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

Per contenere ulteriormente il livello di rischio connesso con le operazioni da e per siti HEMS, ove possibile sul territorio sono individuate, preventivamente, elisuperfici e aree che possono essere da supporto per le operazioni in grado di garantire una maggiore sicurezza rispetto a un sito HEMS.

(timbro e firma per accettazione)



Tali aree possono comprendere, a titolo esemplificativo, aviosuperfici destinate ad altri usi (velivoli da diporto e sportivo, aeroclub, ecc.) piazzole di atterraggio utilizzate per lavoro aereo o per operazioni di protezione civile, piazzole predisposte all'interno o in prossimità di cantieri.

Alcuni siti HEMS sono già stati individuati e, fatta salva la competenza dell'Operatore Aereo per accettazione e l'autorità del comandante per le operazioni contingenti, l'AUSL di competenza per l'area ne dà informativa alla D.A.

Sui siti HEMS non sono consentite operazioni notturne.

17.6 - ORGANIZZAZIONE DEL PERSONALE SANITARIO E DEL SOCCORSO

Vengono considerati quali membri di equipaggio di missione diversi dall'equipaggio di condotta, le figure di seguito indicate.

a) Membro di equipaggio HEMS

La funzione principale è quella di alleviare il carico di lavoro del comandante nella gestione della parte sanitaria della missione, in particolare mantenendo i contatti con gli Enti di soccorso che coordinano l'intervento; a tale compito può essere assegnato l' "infermiere passeggero" od il "Tecnico di elisoccorso" nelle missioni SAR.

La gestione della parte sanitaria della missione richiede la conoscenza del sistema ed implica la capacità di:

- utilizzare la rete radiotelefonica regionale di emergenza;
- valutare l'efficienza dei sistemi di telecomunicazione,
- interfacciarsi con gli ospedali sia per verificare la disponibilità all'accettazione dei pazienti, sia per concordare le modalità di accoglimento/invio;
- acquisire correttamente la richiesta di soccorso con particolare attenzione agli elementi necessari per il reperimento del target;
- collaborare con il medico per gli aspetti assistenziali propri dell'attività di elisoccorso e per la mirata spedalizzazione del/dei paziente/i, avendo conoscenza della rete ospedaliera e le strutture ed infrastrutture di supporto al sistema di elisoccorso presenti in regione.

Altre funzioni a bordo correlate alla esecuzione della missione, con stesse finalità di alleviare il carico di lavoro del comandante, sono determinate dall'Operatore Aereo, a cui fa capo anche l'addestramento sui seguenti argomenti:

- orografia del bacino di utenza regionale al fine di utilizzare la relativa cartografia;
- sistemi di identificazione del target;
- norme di sicurezza legate all'operatività a terra ed in volo con particolare riferimento all'individuazione delle aree di atterraggio, distanze di sicurezza e norme di comportamento da far osservare all'equipaggio sanitario, ai passeggeri ed agli astanti;
- modalità di valutazione della situazione meteorologica.

b) Medico passeggero

c) Infermiere passeggero

d) Operatore al verricello di soccorso, per missione SAR/HHO

e) Esperto di soccorso/tecnico di elisoccorso (TE SAER), per missione SAR/HHO

Il personale sanitario addetto all'elisoccorso è messo a disposizione dal SSR e nello specifico dalle Aziende sanitarie/AO RER. Il personale medico ed infermieristico impiegato in attività HEMS/HSR deve rispondere ai requisiti indicati nell'Allegato 2 degli Accordi della Conferenza Stato-Regioni rep nr. 2200 del 03 febbraio 2005 e successive modifiche ed integrazioni e deve effettuare specifico percorso formativo come da documenti e Procedure del servizio di afferenza, ed essere in possesso di adeguata idoneità specifica alla mansione, rilasciata dal medico competente dell'Ausl/Ao di provenienza.

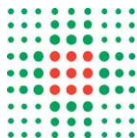
Quando il servizio di elisoccorso è attivo devono essere contemporaneamente presenti le seguenti figure professionali:

Per le basi di Parma, Bologna e Ravenna:

- 1 medico anestesista rianimatore
- 2 infermieri di cui uno riveste il ruolo di membro di equipaggio HEMS.

Per la base di Pavullo:

(timbro e firma per accettazione)



- 1 medico secondo i requisiti di cui sopra e le Clinical Competence declinate dal Responsabile Medico della Base
- 1 infermiere
- 1 tecnico di elisoccorso (TE SAER)

Il personale sanitario e il TE SAER sono addestrati alle operazioni speciali (Verricello e sbarco e imbarco da volo stazionario).

Per specificità del tipo di operazione, nel caso di sbarco o imbarco con il verricello di membri dell'equipaggio di missione, questi devono:

- i) essere fisicamente idonei e privi di anomalie psico-fisiche incompatibili con l'esercizio dell'attività di volo;
- ii) aver ricevuto un addestramento iniziale e ricorrente per il tipo di operazioni;
- iii) essere dotati di opportuni dispositivi di protezione individuale anche in considerazione delle condizioni dell'ambiente nel quale vengono sbarcati;
- iv) essere in contatto radio a due vie almeno con l'Operatore del verricello;

17.6.1 - MEMBRO DI EQUIPAGGIO HEMS (HCM)

Il ruolo di Membro di equipaggio HEMS è assolto nei seguenti termini

- a) Di norma, le funzioni di membro di equipaggio HEMS sono assolte da un infermiere con ruolo di CVS.
- b) Al tecnico di elisoccorso (TE SAER) possono essere assegnate le funzioni di membro di equipaggio HEMS.
- c) Diversamente dalle previsioni dei punti a) e b), l'Azienda Sanitaria, per una o più basi - anche temporaneamente - si riserva di assegnare alle missioni HEMS un solo infermiere che pur provvedendo alle comunicazioni con la C.O. non avrebbe competenze estese al pieno ruolo di membro di equipaggio HEMS secondo i requisiti di qualifica definiti dall'Operatore Aereo. A fronte di tale circostanza, avuto preavviso convenuto, la D.A. deve assicurare - senza aggravio di costi alla Azienda Sanitaria - la disponibilità del tecnico in servizio presso la base per il ruolo di membro di equipaggio HEMS.

Oltre a quanto previsto dalla normativa aeronautica il membro di equipaggio HEMS messo a disposizione dalla DA dovrà possedere le conoscenze relative a:

- orografia del bacino di utenza regionale al fine di utilizzare la relativa cartografia;
- rete ospedaliera e delle strutture ed infrastrutture di supporto al sistema di elisoccorso presenti in regione;
- sistemi di identificazione del target;
- norme di sicurezza legate all'operatività a terra ed in volo con particolare riferimento all'individuazione delle aree di atterraggio, distanze di sicurezza e norme di comportamento da far osservare all'equipaggio sanitario, ai passeggeri ed agli astanti;
- modalità di valutazione della situazione meteorologica.

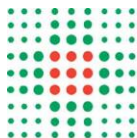
Il membro di equipaggio HEMS dovrà essere in grado di trasmettere le informazioni richieste dai componenti sanitari dell'equipe alle CO 118 ed ai mezzi di soccorso, ove risulti impossibile o difficoltoso che ciò venga fatto dall'equipaggio sanitario. Le informazioni veicolate attraverso l'HCM sotto il coordinamento dell'equipe sanitaria, potranno essere relative almeno a:

- o attivazione CO per identificazione della sede di trasporto paziente;
- o interfaccia con mezzi di soccorso;
- o richiesta alle CO di ulteriori mezzi di soccorso;
- o richiesta alle CO di attivazione di particolari procedure interne agli ospedali di destinazione dei pazienti;
- o attivazione di altri enti.

17.7 - PROTOCOLLI DI ATTIVAZIONE E DI IMPIEGO DELL'AEROMOBILE

Le CO 118 Regionali, di norma per il tramite degli operatori C.V.S. (Coordinatore di Volo Sanitario) presenti nelle centrali medesime, attivano l'elisoccorso secondo le P.O. ed I.O. di riferimento delle CO118RER.

(timbro e firma per accettazione)



I protocolli di attivazione attengono prevalentemente per motivazioni riferibili a dinamiche di trauma maggiore, evento complesso, maxiemergenza, necessità di centralizzazione in Ospedale Hub.

Durante la missione di soccorso la centrale operativa mantiene obbligatoriamente i collegamenti via radio sia con l'elicottero, sia con l'ambulanza.

Il coordinamento dell'elisoccorso è in carico alle centrali operative di area vasta (attivazione/gestione) sedi di base elisoccorso (Bologna, Parma, Romagna).

La centrale di appartenenza mantiene l'ascolto sulle altre frequenze d'uso fino al rientro dell'aeromobile.

In caso di maxiemergenze i protocolli operativi prevedono l'impiego dell'elicottero di soccorso come ricognitore della zona in cui si è verificato l'evento, in modo da raccogliere rapidamente tutte quelle informazioni che renderanno possibile un razionale e articolato intervento di soccorso (individuazione dell'estensione dell'evento, dei vari focolai di emergenza, della migliore viabilità di accesso, della zona più adatta all'atterraggio di altri elicotteri). Al termine di questa fase sarà possibile iniziare l'opera di soccorso vera e propria da parte della équipe sanitaria di bordo.

17.8 - SBARCO E IMBARCO DA VOLO STAZIONARIO E RECUPERO INFORTUNATI

Lo sbarco e imbarco da volo stazionario è concepito al fine di risolvere circostanza critiche nelle quali l'elicottero è impossibilitato ad atterrare in prossimità del sito HEMS.

L'Operatore Aereo deve dare evidenza dell'approvazione dell'Enac riferita alle modalità operative, le procedure normali e di emergenza, e l'addestramento del personale.

Le limitazioni correlate al tipo di manovra sono concepite in funzione del livello di addestramento dell'equipaggio di condotta e del personale di missione – ivi inclusa l'unità cinofila – che effettua lo sbarco/imbarco, tenendo conto della severità delle condizioni ambientali del sito in cui opera. L'approvazione allo sbarco/imbarco in volo stazionario in ambito HEMS non è comunque concepita per operazioni in prossimità di pareti rocciose, dirupi, forre, anche se lontani dall'ambiente propriamente montano.

Per specificità, è fatto riferimento ai seguenti criteri:

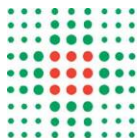
- a) L'operatore può utilizzare le tecniche di sbarco e imbarco di membri dell'equipaggio di missione da volo stazionario qualora, a giudizio del comandante del volo, nessuna scelta alternativa risulti disponibile a fronte dei tempi di intervento richiesti dall'emergenza sanitaria.
- b) Lo sbarco e imbarco da volo stazionario può essere effettuato solo se in possesso della specifica approvazione dell'ENAC.
- c) Per ottenere l'approvazione dell'ENAC devono essere soddisfatti i seguenti requisiti:
 - (i) l'Operatore deve elaborare procedure operative che garantiscano un accettabile livello di sicurezza;
 - (ii) i membri di equipaggio che devono essere sbarcati dal volo stazionario siano dichiarati fisicamente idonei e privi di anomalie psico-fisiche incompatibili con l'esercizio dell'attività di volo e abbiano ricevuto un addestramento iniziale e ricorrente per il tipo di operazioni;
 - (iii) i membri di equipaggio siano dotati di opportuni dispositivi di protezione individuale;
 - (iv) l'Operatore deve sviluppare per gli elicotteri che effettuano tali operazioni un programma di monitoraggio dei parametri motore (*Engine Power Monitoring*);
- d) La decisione di effettuare tale manovra è a discrezione del comandante dopo una attenta valutazione che deve tenere conto delle limitazioni e prestazioni contenute nel Manuale di Volo dell'elicottero e/o delle Manuale delle Operazioni.

17.9 – FORMAZIONE E ADDESTRAMENTO DEL PERSONALE DELLE AZIENDE SANITARIE E DEL SAER

La formazione, l'addestramento "ab initio" e l'addestramento ricorrente del personale sanitario e del soccorso su materie e pratiche di contenuti aeronautici, fanno capo alla D.A..

Nel definire i programmi di addestramento finalizzati alle qualifiche dei membri di equipaggio di missione la D.A. deve tenere conto della formazione già acquisita dal personale sanitario e del soccorso, intesa propedeutica per le funzioni assegnate a bordo, quindi integrando quella formazione con l'addestramento per tutte le fasi del volo e le operazioni speciali. In materia di competenze aeronautiche, nel redigere detti programmi la D.A. deve tenere conto di metodologie già in uso e conseguenti a pratiche consolidate per specificità di ambiente operativo; in tale ottica la D.A. è sollecitata ad adottare le procedure vigenti, fatti salvi

(timbro e firma per accettazione)



quegli interventi di miglioria condivisi con i comparti dei servizi interessati. Gli aspetti di cui sopra sono definiti nel “Documento Formazione e addestramento Tecnico/Aeronautico del personale sanitario RER operante nella base HEMS/HSR di Pavullo nel Frignano (MO)”.

Le persone infortunate, sbarcate o imbarcate mediante il verricello, o in volo stazionario devono essere assistite in queste operazioni da personale qualificato dall'Operatore secondo i propri programmi di addestramento.

La D.A. deve dare evidenza dell'approvazione dell'Enac per tutti i programmi di addestramento relativi alle operazioni con verricello e all'imbarco/sbarco in volo stazionario.

Sono altresì a carico della D.A. i costi relativi, fatta eccezione delle eventuali prove pratiche da effettuarsi con l'elicottero per cui viene applicata la tariffa prevista per i tempi di volo effettivi, ed eventuali costi di diaria per il personale sanitario e del soccorso che nella circostanza dovesse recarsi presso sedi diverse da quelle di abituale lavoro.

Con l'offerta la D.A. è tenuta a presentare un progetto di formazione e addestramento che si sviluppi su arco annuale, con distinzione dei diversi ruoli del personale nell'elisoccorso – a terra ed in volo – indicando il numero di unità per ciascun corso e gli eventuali tempi di volo correlati.

Per la base di Pavullo si aggiunge il personale del Soccorso Alpino e le unità cinofile.

E' richiesto che la D.A. organizzi interventi presso le basi operative in riferimento al personale in addestramento e intervenga con personale docente ed elicottero diversi da quelli operativi nel servizio.

In avvio del servizio con il presente Capitolato, nella considerazione del fatto che la norma richiede la qualificazione correlata all'Operatore a prescindere dalla precedente esperienza, si dà evidenza delle attuali risorse sanitarie impiegate presso le diverse basi operative:

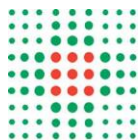
La D.A. produce e mantiene aggiornato, presso ciascuna base operativa un registro con elenco nominativo per evidenza delle attività svolte e scadenze di ricorrenza.

Dato aggiornato a giugno 2014					
Identificazione di ruolo		PARMA	PAVULLO	BOLOGNA	RAVENNA
Equipaggio Sanitario	Medici	27	23	14	15
	Infermieri/AVS	50	22	30	31
Coordinatori Volo Sanitario / HCM (*)		11	/	13	9
TE SAER		/	16	/	/
Unità cinofile		/	6	/	/
Squadre Territoriali		/	15	/	/
(*) HCM "Helicopter HEMS Crew Member"					
(*)TE SAER Tecnico soccorso alpino Emilia Romagna					
Ai fini della pianificazione annuale si stima un avvicendamento nei seguenti termini percentuali:					

Identificazione di ruolo		PARMA	PAVULLO	BOLOGNA	RAVENNA
Equipaggio Sanitario	Medici	5-10(%)	5-10(%)	5-10(%)	5-10(%)
	Infermieri/AVS	5-10(%)	5-10(%)	5-10(%)	5-10(%)
Coordinatori Volo Sanitario / HCM		10(%)	10(%)	10(%)	10(%)
Unità cinofile		/	Presenza Stagionale	/	/
Squadre territoriali SAER			Occasionali		

Nella consapevolezza del fattore fondamentale insito al coordinamento fra le varie componenti del servizio la D.A. presterà particolare attenzione nel trasferire le metodologie e le pratiche aeronautiche attraverso corsi e seminari ricorrenti in materia di CRM (*Crew Resource Management*) e “*Human Factors*”.

(timbro e firma per accettazione)



17.10 - DATI DI ATTIVITA'

Al fine di fornire un quadro di riferimento significativo del contesto operativo, di seguito si riportano i dati di attività espressa in interventi (primari + secondari) ed in minuti di volo delle tre basi della Regione Emilia-Romagna riferiti al 2013

	Gen.	Feb.	Mar	Apr	Mag	Giu	Lug	Ago	Set	Ott	Nov	Dic	TOT.
Bologna													
interventi 2013	34	36	64	71	76	90	96	77	74	40	40	48	746
min. volo 2013	791	1016	1683	1887	2203	2820	2903	2612	2008	921	1276	1616	21736
Ravenna													
interventi 2013	23	31	54	74	82	76	111	83	78	40	50	37	738
min. volo 2013	707	1196	2105	2124	2894	2646	3582	2749	2898	1193	1507	1189	24790
Parma													
interventi 2013	27	40	48	69	80	87	72	86	78	33	30	40	691
min. volo 2013	699	1028	1385	1855	2440	2897	2197	2846	2207	863	891	1246	20554
Pavullo													
interventi 2013	27	23	25	40	40	56	69	80	50	22	20	33	485
min. volo 2013	1360	1136	1169	1656	1577	2940	3278	3394	2325	817	922	1289	21853

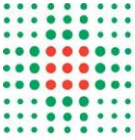
INTERVENTI (PRIMARI + SECONDARI)

MINUTI DI VOLO (REGOLARI ,NON REGOLARI + ADDESTRAMENTO E VOLI CONSULENTE AERONAUTICO))

DATI ELISOCORSO RER 2013

BASE	BOLOGNA	RAVENNA	PARMA	PAVULLO
PRIMARI HEMS TOTALI	672	709	637	391
PRIMARI HEMS REGOLARI	577	516	539	354
PRIMARI HEMS NON REGOLARI	95	193	98	37
PRIMARI/HHO	/	/	/	59
SAR	/	/	/	9
MISSIONI PER ADDESTRAMENTI	/	/	/	64
SECONDARI TOTALI	74	29	54	26
SECONDARI REGOLARI	73	28	54	23
SECONDARI NON REGOLARI	1	1	0	3
MINUTI TOTALI DI VOLO TOTALI	21736	24790	20554	21863
MINUTI DI VOLO REGOLARI	20204	21504	19118	21099
MINUTI DI VOLO NON REGOLARI	1532	3286	1436	764

(timbro e firma per accettazione)



ART. 18.0 – ORARI DI ATTIVITA'

18.1 - ORARIO DI MESSA IN FUNZIONE DELL' AEROMOBILE

Gli aeromobili devono essere in piena efficienza e quindi in grado di essere impiegati nelle attività richiamate all'ART 1.0 – Oggetto del Servizio secondo la programmazione determinata in effetto dell'ART. 2.3 – Tempo di Servizio di Parte I, ovvero della convenzione in applicazione dell'ART 46.1.4 e 46.1.5 per estensione dei tempi di servizio.

18.2 - ORARIO LIMITE DI IMPIEGO DELL' AEROMOBILE

Il tempo limite di impiego dell'aeromobile è fissato per tutto l'anno dall'alba fino al trentesimo minuto dopo il tramonto secondo i dati delle effemeridi corrispondenti all'area di operazioni fatto salvo il caso di estensione per attività notturna nei termini convenzionati.

18.3 - ORARIO LIMITE DI ACCETTAZIONE DELLE CHIAMATE

Per l'attività in arco diurno le richieste di intervento devono essere accettate sino all'orario del tramonto secondo i dati delle effemeridi corrispondenti all'area di operazioni.. Se non attivato prima, l'aeromobile viene posto "fuori servizio" a tale orario.

18.3.1 TEMPI DI AVVIAMENTO E DECOLLO

Il personale della D.A. deve portarsi all'elicottero entro un minuto dall'avviso originato dalla Centrale Operativa, dando corso alle procedure di controllo e avviamento.

E' atteso che l'Operatore Aereo adotti le procedure adeguate per dare la più rapida risposta alla richiesta di intervento nel rispetto dei requisiti tecnici e operativi per un corretto e sicuro avvio della missione.

I tempi di riferimento saranno quelli indicati nel progetto di offerta ed i casi di superamento saranno registrati dal C.V.S. e periodicamente valutati in sede di Commissione (di cui al successivo ART 41.0) per gli eventuali provvedimenti conseguenti.

18.4 – MANUTENZIONE E CONTROLLI ALL'AEROMOBILE

Le attività di manutenzione ed i controlli giornalieri e programmati agli aeromobili devono essere effettuati al di fuori degli orari di attività.

Nell'esecuzione delle attività di manutenzione presso le basi operative, la D.A. deve rispettare le limitazioni contenute nella propria LOA (Lista delle Operazioni Autorizzate). Il mancato rispetto di tali limiti comporta una penale.

Allo scopo di limitare i tempi dei fermi tecnici e quando previsto dal Costruttore dello specifico elicottero, è raccomandato che l'Operatore Aereo sviluppi e applichi un programma di manutenzione di tipo "progressivo e/o in fasi (progressive/ phased)".

Tutte le registrazioni di manutenzione (Quaderno Tecnico di Bordo, Rapporti di Lavoro, ec...) prodotte sulla base dal Tecnico di manutenzione devono essere disponibili in copia presso la base stessa per un periodo non inferiore a tre mesi. Le registrazioni devono descrivere in modo dettagliato tutte le fasi di manutenzione completate dal tecnico.

A meno di una specifica approvazione da parte della Commissione, la D.A. non deve utilizzare alcuna tolleranza nei tempi di esecuzione della manutenzione ordinaria, straordinaria e sui T.B.O a prescindere da approvazioni emesse dall'autorità aeronautica. La richiesta di approvazione per l'applicazione di una tolleranza deve essere inoltrata dalla D.A. al Consulente Aeronautico entro 7 (sette) giorni calendariali o 30 (trenta) ore di volo (come applicabile) dalla scadenza nominale prevista dal sistema di programmazione della manutenzione della D.A.

La richiesta deve essere corredata delle seguenti informazioni:

- descrizione dettagliata della condizione che ha determinato la richiesta di applicazione della/e tolleranza/e;
- riferimento univoco al programma di manutenzione approvato per ogni task oggetto della tolleranza;
- identificazione della parte di tolleranza che si intende utilizzare.

(timbro e firma per accettazione)



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

La MEL deve contenere tutti gli equipaggiamenti richiesti dagli ARTT. 21.3 e 21.4, tenendo conto delle peculiarità di ogni base (ad esempio configurazione HEMS/SAR base di Pavullo, ecc.), ad esclusione degli apparati sanitari rimovibili riportati nella tabella dell'ART 21.4.

Nella gestione delle avarie compatibili con lo svolgimento dell'attività di volo:

- è atteso che la D.A. produca sempre il massimo impegno a far sì per non avvalersi di tutti i tempi ammessi per il differimento del ripristino dell'efficienza;
- è richiesto che la D.A. adotti, quale indicatore del proprio sistema per la qualità, la "best practice" di utilizzare non più del 50% dei tempi sopra richiamati.

ART. 19.0 - DEFINIZIONE DEL CONCETTO DI AEROMOBILE "IN SERVIZIO" e "FUORI SERVIZIO"

L'aeromobile, al fine del suo impiego nella normale attività di soccorso e trasporto, è considerato "attivabile" presso ciascuna delle quattro basi, anche con diversità di orari, nei periodi di servizio determinati ai sensi dell'ART. 2.3, ovvero degli ARTT 46.1.4 e 46.1.5 secondo la convenzione conseguente.

Può verificarsi il caso in cui una richiesta di intervento generatasi prima del termine programmato comporti un prolungamento di attività: in tal caso l'aeromobile è considerato "in servizio" fino al momento in cui rientra in base (esattamente allo spegnimento motori) ovvero sino al momento in cui spegne i motori in altro sito per non riattivarsi sino al giorno dopo, secondo le determinazioni prese dal Comandante di concerto con l'equipaggio sanitario e la Centrale Operativa.

19.1 - CASI PARTICOLARI - OCCASIONALE SOSTA NOTTURNA DELL'AEROMOBILE IN UN ALTRO SITO

Può accadere che l'aeromobile sia costretto a sostare, soprattutto durante la notte, in siti diversi dalle basi regionali, ad esempio nei casi di trasferimenti in sedi ospedaliere distanti che avvengano in orari prossimi alla scadenza effemeridi o in situazioni di condizioni meteorologiche sfavorevoli.

In tali occasioni l'aeromobile è considerato "in servizio", nel giorno successivo, con decorrenza di orario quale stabilito per la base di assegnazione. A tale orario deve corrispondere l'accensione dei motori per effettuare il volo di rientro in base.

Nel caso di impossibilità ad effettuare il trasferimento:

- per cause meteorologiche, perdura lo stato di "servizio";
- per cause tecniche od organizzative si applicano i termini di cui agli ARTT. 19.2 e 19.3.

19.2 - DICHIARAZIONE E REGISTRAZIONE DELLO STATO OPERATIVO DELL' AEROMOBILE

Il pilota ha l'obbligo di segnalare immediatamente al C.V.S. lo stato di "fuori servizio" o di "condizione in MEL" dell'aeromobile ogni qualvolta si verificano condizioni o situazioni che non ne consentono o limitino l'impiego.

Il C.V.S. registra su un apposito registro l'ora in cui viene dichiarato il "fuori servizio" o la condizione di "impiego limitato" e quindi l'ora in cui il servizio o la piena operatività sono riattivati.

La comunicazione del pilota e la successiva registrazione eseguita dal C.V.S., devono essere accompagnate dalla causa che ha generato il "fuori servizio" ricorrendo alle seguenti dizioni:

- "fuori servizio meteo" ove le condizioni meteorologiche in base non consentano alcun decollo;
- "fuori servizio tecnico" ove le condizioni di indisponibilità dell'aeromobile siano causate da avarie meccaniche, controlli manutentivi, ecc.;
- "fuori servizio organizzativo" in tutti i casi in cui l'aeromobile non possa essere attivato per indisponibilità del personale della D.A., ivi incluso quello addetto al servizio antincendio nel caso il servizio sia attivo, o per inefficienza di impianti e/o attrezzature, di cui la D.A. ne abbia la responsabilità di fornitura o gestione, essenziali per l'efficace e sicuro svolgimento dell'attività di volo;
- "Condizione in MEL" quando sia in corso un'avaria di impianto, sistema, equipaggiamento per il quale sia stato differito l'intervento correttivo.

Poiché le dichiarazioni di aeromobile "in servizio" o "fuori servizio" hanno rilevanza nella determinazione dei compensi da riconoscere alla D.A., e della "Condizione in MEL" per applicazione di penali, è evidente che i

(timbro e firma per accettazione)



piloti devono aggiornare tempestivamente le mutate condizioni che rendono operativo o inoperativo l'aeromobile, o ne limitino l'impiego.

Tutti gli eventi di "fuori servizio tecnico" e di "fuori servizio organizzativo" devono essere immediatamente comunicati - via e-mail - dal C.V.S. al Consulente Aeronautico di cui all'ART. 42.1.

La "Commissione" avvalendosi del Consulente Aeronautico effettuerà controlli su congruità e tempestività delle dichiarazioni di "fuori servizio" onde verificare se le cause abbiano effettivamente coinciso con i momenti in cui è stata chiesta l'attivazione dell'aeromobile.

19.3 - INDICAZIONI CIRCA LA LIMITAZIONE DEI TEMPI DI "FUORI SERVIZIO TECNICO" E DI "FUORI SERVIZIO ORGANIZZATIVO"

Una delle questioni di maggior rilievo e complessità che si devono affrontare nel regolamentare i rapporti tra ente gestore il servizio di elisoccorso e ditta esercente gli aeromobili, è l'individuazione delle norme in grado di limitare al minimo i tempi di "fuori servizio" dei mezzi aerei.

La particolare complessità della questione è determinata dalla natura del servizio erogato dal Servizio Sanitario che, essendo legato ad eventi del tutto imprevedibili quali le emergenze, deve funzionare con il minor numero possibile di interruzioni, non potendo escludere, a priori, che una qualunque sospensione, seppur breve, generi, per mancato soccorso, un grave danno alla salute degli utenti.

D'altra parte, pari complessità è attribuibile alla serie di interventi che la ditta aeronautica deve programmare per sostituire sia gli aeromobili che devono effettuare le manutenzioni di routine, sia gli aeromobili che vengono "messi a terra" per guasti tecnici improvvisi. Va infine considerato che inevitabilmente guasti anche imprevedibili possono richiedere tempi di riparazione di notevole durata.

Le norme attraverso le quali si è sinora cercato di ottimizzare il "rendimento" complessivo del servizio sono prevalentemente riconducibili a due soluzioni.

- definizione, a livello contrattuale, dei limiti di tempo di fuori servizio di un aeromobile oltre i quali l'operatore aeronautico deve mettere a disposizione un altro mezzo. Solitamente tali indicazioni sono associate ad altre che definiscono gli importi delle penali da applicare in caso di ritardo nella sostituzione dell'aeromobile;
- messa a disposizione, in modo permanente da parte della D.A., di un ulteriore aeromobile, solitamente denominato "stand-by", da impiegarsi nei casi di "fuori servizio" di uno dei mezzi fissi.

L'una e l'altra soluzione hanno comunque avuto riscontri operativi parzialmente soddisfacenti.

I limiti riscontrati nel corso di applicazione della prima soluzione sono soprattutto legati ai seguenti motivi:

- la corretta determinazione dei tempi "massimi" di ogni fuori servizio è sicuramente molto complessa. Si è infatti rilevato che il più delle volte la causa che determina il "fermo" è prevedibile o comunque facilmente eliminabile in breve tempo; in tali casi la determinazione dei tempi "massimi" rischia di allungare i periodi di "fermo" invece che di comprimerli. D'altra parte esistono alcuni casi in cui i "fermi" sono realmente improvvisi e possono essere causati da danni gravi al mezzo. In tali situazioni diventa del tutto irrealistico richiedere immediatamente un'altro mezzo e quindi si assiste all'inevitabile scavalco dei "tempi massimi";
- normalmente il sistema delle penali è poco applicabile soprattutto per inosservanze di norme che sono poco "praticabili";
- in caso di conflitto tra Ente appaltante e ditta, anche operando correttamente la penale, sul piano operativo si generano comunque lunghe attese anche per l'indubbia difficoltà ad operare "in danno".

La seconda soluzione, detta anche dello "stand-by" fisso, pur a fronte dell'onerosità della soluzione adottata, non pare determinare una effettiva e totale efficienza del sistema:

- può succedere, con una certa frequenza, che due aeromobili siano contemporaneamente fuori servizio;
- il controllo di efficienza dello stand-by è abbastanza complesso;
- nei casi in cui si attiva lo stand-by, esiste pur sempre l'impossibilità a verificare che la ditta esegua, con la necessaria rapidità, le riparazioni o le manutenzioni agli aeromobili fermi, aumentando quindi le possibilità che queste coincidano con "fermo macchina" di altra base che a tal punto resta del tutto disservita.

19.4 - DEFINIZIONE DEL SISTEMA DI SOSTITUZIONE DEGLI AEROMOBILI IN "FUORI SERVIZIO"

L'Azienda USL di Bologna, attribuisce una maggior valutazione in punteggio alla ditta concorrente che, in fase di offerta, dimostra di avere un numero di aeromobili tale da poter comunque far presumere una effettiva capacità a far fronte alle richieste di sostituzione.

(timbro e firma per accettazione)



A tal fine vengono descritti i due sistemi di sostituzione, prevedendo fin d'ora che la D.A. deve provvedere nei termini del sistema B.

In caso di inadempienze, secondo la norma indicata all'ART. 19.3.4, la D.A. deve provvedere nei termini del sistema A.

19.4.1 - DESCRIZIONE DEL SISTEMA A - RICORSO AL MEZZO STAND-BY FISSO

Il "Sistema A" prevede il ricorso allo stand-by fisso, e quindi alla effettiva messa a disposizione di un quarto aeromobile, in una base regionale, con caratteristiche identiche a uno di quelli in servizio nelle basi e di tipo secondo determinazione della Commissione. Oltre allo stand-by fisso, la D.A. deve comunque garantire la sostituzione di eventuali ulteriori aeromobili fermi. Per la corretta applicazione di tale sistema il Consulente Aeronautico, è incaricato di effettuare le verifiche routinarie sul grado di efficienza e disponibilità dell'aeromobile di stand-by. Si applicano le penali secondo quanto previsto al Titolo VIII.

19.4.2 - DESCRIZIONE DEL SISTEMA B - CRITERI DI CLASSIFICAZIONE DEI "FUORI SERVIZIO PREVEDIBILI-B1" E DEI "FUORI SERVIZIO IMPREVEDIBILI-B2"

Il sistema B non prevede alcuno stand-by fisso, mentre la definizione dei tempi massimi di "fuori servizio" è differenziata in ragione della natura delle cause che li hanno generati. Di fatto si penalizzano i "fuori servizio" causati da fatti prevedibili e quindi, come tali, inammissibili. I fuori servizio per cause imprevedibili hanno una diversa penalizzazione tale comunque da indurre la D.A. a porvi rimedio in tempi "ragionevoli".

E' evidente che il presupposto fondamentale a tale sistema è che la D.A. abbia buona capacità e sufficiente esperienza a programmare i piani di manutenzione che, in quanto prevedibili, non devono dar luogo a nessuna interruzione del servizio; ciò in quanto la D.A. può, anticipatamente, predisporre i mezzi sostitutivi.

In tale regime "i fuori servizi tecnici" devono essere registrati dalla D.A. con l'aggiunta delle dizioni "prevedibili-B1" o "imprevedibili-B2". Tra "i fuori servizi tecnici prevedibili B1" devono essere compresi anche i casi in cui i "fuori servizio" sono sì improvvisi, ma determinati da malfunzionamenti già noti in precedenza. Il Consulente Aeronautico certifica la veridicità di tali registrazioni.

In ogni caso operano le norme di cui all'ART. 40.3.1 che, tra l'altro, fissano le caratteristiche degli aeromobili sostitutivi.

19.4.3 - NUMERO MASSIMO AMMESSO DI "FUORI SERVIZIO-B1" IN CASI E IN ORE

La maggiore penalizzazione dei fermi B1 avviene sia attraverso l'applicazione del coefficiente 20 alla formula di cui all'ART. 47.1 il che, giova ricordarlo, si traduce automaticamente in termini economici poiché inserito nel sistema informatico, sia individuando i limiti massimi ammissibili mensili in casi e in ore.

19.4.4 - DEFINIZIONE DELLE CONDIZIONI DI SOSPENSIONE DELL'UTILIZZO DEL "SISTEMA B" E OBBLIGO DI APPLICAZIONE DEL "SISTEMA A"

La "Commissione" valuta i "fuori servizio" che, se di tipo B1, non possono essere superiori a 2 (due) in casi o 4 (quattro) in ore complessive per ciascuna base su periodi di 90 giorni consecutivi a scorrere. Nel caso tali limiti vengano superati per due volte sulla stessa base ovvero una volta su due basi diverse, il sistema B verrà immediatamente interrotto a favore del sistema A; la D.A. dovrà quindi provvedere a posizionare in una base regionale il mezzo di stand-by.

ART. 20.0 - METODO DI CALCOLO DEL PERIODO DI VOLO

Il periodo di volo a carico dell'Azienda USL di Bologna è calcolato dall'accensione sino allo spegnimento dei motori.

Le soste con motore in moto non possono superare i 5 (cinque) minuti, salvo richieste particolari del personale sanitario; i tempi maggiori restano a carico della D.A..

La messa in moto non seguita da decollo comporta l'addebito massimo di 3 (tre) minuti.

(timbro e firma per accettazione)



TITOLO II - SERVIZI AERONAUTICI

ART. 21.0 - CARATTERISTICHE DEGLI AEROMOBILI

L'offerta deve prevedere l'impiego di quattro elicotteri di cui almeno tre certificati secondo le norme EASA CS 29 e di questi almeno due - fatto riferimento alle specifiche per l'impiego nei servizi HEMS/SAR - della stessa variante di tipo.

E' fatta salva la migliore condizione di flotta con unicità e uniformità di tipo a cui è assegnato maggior valore nella valutazione dell'offerta.

Gli elicotteri in offerta, devono essere:

- a) certificati secondo le norme
 - EASA CS 27 o CS 29 per impiego limitato al servizio HEMS
 - EASA CS 29 per impiego esteso al servizio HEMS/SAR
- b) identificati per:
 - tipo,
 - numero di serie,
 - anno di costruzione e marche,
 - peso a vuoto in configurazione di impiego.

Qualora si tratti di aeromobile non ancora registrato, la documentazione di offerta deve essere corredata da:

- un'impegnativa del costruttore con identificazione del numero di serie e data di consegna;
- evidenza della richiesta dell'operatore all'ente preposto per la tenuta del Registro con identificazione delle marche di registrazione;
- dichiarazione dell'Operatore che saranno soddisfatti i requisiti di certificazione e autorizzazione all'impiego nei termini del paragrafo precedente, con evidenza documentale – in caso di assegnazione di contratto – da prodursi con anticipo di 15 (quindici giorni) rispetto alla data di inizio contratto.

Gli elicotteri in servizio devono rispondere ai seguenti requisiti:

- a) Non sono ammessi al servizio elicotteri che siano stati immatricolati per la prima volta (in assoluto prima immatricolazione) da più di 15 (quindici) anni.
Nota: Qualora nel corso del contratto l'aeromobile in servizio maturasse 15 (quindici) anni dalla data di prima immatricolazione (in assoluto) la D.A. provvederà alla sostituzione, prima del raggiungimento di tale limite, con altro più recente dello stesso tipo, con uguali caratteristiche di configurazione ed equipaggiamenti.
- b) Gli elicotteri devono essere:
 - certificati in Cat. A o impiego equivalente in Cat.A, in grado di operare in prestazioni di classe 1;
Nota: è richiesta la capacità di effettuare manovre di decollo/atterraggio in Categoria A verticale da/su strutture di dimensioni ridotte, con variabilità del punto critico di decisione in relazione all'altezza degli ostacoli lungo le relative traiettorie;
 - tecnicamente idonei all'impiego di giorno e di notte secondo le regole di volo a vista e strumentale (VFR/IFR) e operazioni con avvicinamento in Cat I mediante ILS, certificati con equipaggio minimo di un (1) pilota;
 - allestiti in configurazione, e dotati di equipaggiamenti approvati, per l'impiego di:
 - (Due unità) nei servizi di solo elisoccorso HEMS/eliambulanza
 - (Due unità di stessa variante di tipo) nei servizi di elisoccorso HEMS/SAR/eliambulanza, di cui una allestita con verricello, l'altra con sola predisposizione all'installazione.
- c) Le dimensioni di "fuori tutto" con rotori rotanti non devono superare i valori prescritti per il servizio di soccorso e lotta antincendio di Categoria 1 (lunghezza fuori-tutto dell'elicottero fino a 15 m esclusi); essendo tale la misura intesa di indirizzo per il dimensionamento e la realizzazione delle elisuperfici dedicate al servizio in ambito regionale.

21.1 – DISLOCAZIONE DEGLI ELICOTTERI

Ad eccezione dell'elicottero destinato al servizio HEMS/SAR con base operativa a Pavullo, l'Azienda USL di Bologna, sentito il parere della Commissione, si riserva l'assegnazione degli elicotteri alle basi operative secondo la tipologia ammessa al servizio e la rispondenza ai requisiti operativi della specifica base.

(timbro e firma per accettazione)



21.2 – PRESTAZIONI

- 1) La tipologia degli elicotteri ammessi al servizio è correlata alle capacità di operare in Categoria A sulle aree di avvicinamento finale e decollo (FATO) degli eliporti ed elisuperfici della “Rete di Destinazioni HEMS”.
- 2) La massa al decollo (nella configurazione di impiego) deve soddisfare, con autonomia di volo per almeno 1 (una) ora oltre 30 (trenta) minuti di riserva, le seguenti capacità di trasporto per pesi corrispondenti e configurazione di cabina:
 - A. In missioni HEMS oltre il comandante, l’HCM, ed il materiale non fisso ad uso di soccorso sanitario:
 - un barellato, con l’equipaggio sanitario composto dal medico e due infermieri (o un infermiere ed uno stagista) con attrezzature sanitarie oppure
 - due barellati (secondo la tipologia di elicottero), con l’equipaggio sanitario composto dal medico e dall’infermiere.
 - B. In missioni SAR, oltre il pilota, l’operatore al verricello (lo stesso può assolvere le funzioni di HCM), il Tecnico del Soccorso, ed il materiale non fisso ad uso di soccorso e sanitario:
 - un barellato, con l’equipaggio sanitario composto dal medico e dall’infermiere oppure
 - l’equipaggio sanitario composto dal medico e dall’infermiere e l’unità cinofila composta dal conduttore con il cane
- 3) Con il progetto di offerta è richiesta la presentazione, per ciascun elicottero presentato, di tabelle numeriche di rapida consultazione con indicazione:
 - a) delle dimensioni minime della FATO, distinte per procedura in Categoria A “normale” e “verticale” e riferite a strutture al suolo ed in elevazione.
 - b) del dato di peso a vuoto in configurazione di impiego con distinzione HEMS e SAR
 - c) dei pesi massimi e conseguenti valori di carico pagante (*) per valori di temperatura da condizioni di aria standard a standard +30, con intervalli di 5°C. nelle seguenti fasi di volo:
 - decollo in Categoria A verticale, a livello mare ed a quote pressione variabili intervallate di 1000 ft fino a 4000 ft, in condizioni di vento nullo distinte – se applicabile – per strutture al suolo e strutture in elevazione.
 - in rotta (con capacità di salita pari a 50 ft/minuto con un motore in avaria e l’altro alla potenza massima continua, a quote pressione variabili da 1000 ft, intervallate di 1000, ft fino a 2000 ft al di sopra del più alto ostacolo rilevato sulle carte aeronautiche con riferimento al territorio della Regione Emilia Romagna;
 - Hover F.E.S. a livello mare ed a quote pressione variabili intervallate di 1000 ft fino a 7000 ft, dando evidenza della durata di potenza di riferimento con due motori;

In aggiunta a quanto sopra è richiesto:

 - per l’elicottero in operazioni SAR prestazione minima di Volo stazionario fuori effetto suolo a 7.000 piedi slm a temperatura standard (ISA) +20 con carico utile dato da 1 (una) ora di autonomia residua e 5 persone al peso standard di 90 Kg oltre a 145 Kg di equipaggiamento mobile.
 - per operazioni con verricello regolate dalla SpA.HHO.100 – nello specifico SpA.HHO.125 100 – del Regolamento (UE) N. 965/2012, l’Operatore Aereo deve produrre evidenza di approvazione dell’Autorità Aeronautica a fronte dei requisiti applicabili allo HEC (Human External Cargo), di cui ai più recenti emendamenti alle FAR Part/EASA CS 27.865 o 29.865 con indicazione delle condizioni ambientali e corrispondenti carichi utili per essere in grado di sostenere un’avaria al motore critico con il rimanente motore operante alla potenza adeguata senza pericoli per la persona/merce sospesa, terze parti o proprietà.

(*) Si intende carico pagante il numero di persone trasportabili (incluso/i barellato/i) ed il materiale non fisso ad uso di soccorso sanitario (indicato medio di 145 kg per impiego HEMS e per missioni HEMS/SAR), oltre il comandante ed il membro di equipaggio HEMS. I pesi unitari di riferimento sono di 90 kg per il personale maschile e di 72 kg per quello femminile mentre in operazione i calcoli saranno basati sui pesi effettivi del personale in servizio e delle unità cinofile quando imbarcate, verificati con bilancia idonea, fornita dalla D.A. presso ciascuna base.

(timbro e firma per accettazione)



21.3 – DOTAZIONI

Le installazioni fisse a bordo di tutti gli equipaggiamenti/dotazioni, richiesti specificamente dal presente Capitolato come parte integrante delle configurazioni sanitarie, devono rispondere alle normative aeronautiche applicabili in materia;

Tutti gli aeromobili messi a disposizione devono essere dotati di:

- Autopilota e Flight Director;
- sistema di navigazione GPS con installazione fissa su cruscotto o consolle e antenna esterna; la cui operatività deve rispondere ai tempi previsti per il decollo;

Nota: un sistema GPS associato ad un visualizzatore compatibile con il sistema di cartografia, aggiornabile, in uso presso le Centrali Operative della Regione Emilia Romagna ha peso positivo nella valutazione dell'offerta.

- sistema di tracciamento del volo con rappresentazione in video all'operatore di Centrale Operativa
- sistema interfonico approvato dall'Ente di certificazione – con caratteristiche di I.C.S. di bordo – ad uso di ogni operatore dell'equipaggio sanitario oltre il membro HEMS, con l'esclusione di utilizzo, in trasmissione da parte del personale sanitario, su frequenze aeronautiche;

L'impianto deve essere interconnesso con l'apparato "terza radio" ad uso del soccorso e funzionante con sistema hot-mike utilizzando sia le cuffie microfoniche sia i caschi se forniti dalla D.A. in termini di equipaggiamenti aggiuntivi;

- sistema di radiocomunicazione t/b/t (terra/bordo/terra) operante attualmente su frequenze V.H.F. non aeronautiche utilizzate dagli operatori dell'elisoccorso nell'ambito della Regione Emilia Romagna: aeromobili, autoambulanze, centrali operative, ecc..

Il requisito prevede l'installazione, la manutenzione e le programmazioni necessarie di un apparato radio 200 CH omologato operante su frequenze VHF con range di banda da 136 a 174 MHz (messo a disposizione dalla D.A.), canalizzato secondo le specifiche fornite dal cliente (UOS Regionale 118)

Gli aggiornamenti del software devono essere programmati ed eseguiti contemporaneamente su tutti gli aeromobili presenti in Regione.

L'installazione della terza radio denominata "sanitaria" deve essere approvata con apposita documentazione che certifica:

- l'utilizzo (Supplemento al Manuale di Volo)
- la manutenzione e l'installazione stessa (Bollettino tecnico emesso da organizzazione approvata DOA in accordo alla normativa EASA)

Eventuali variazioni al sistema di comunicazione devono essere prontamente recepite ed attuate da parte della D.A. a propria cura e spese. La D.A. deve provvedere alla sostituzione con analoghe apparecchiature di nuova concezione, ogni volta che l'evoluzione tecnologica renda consigliabile la sostituzione, o l'integrazione con i sistemi di comunicazioni in uso presso le Centrali Operative 118 della Regione Emilia Romagna, su indicazione della Commissione o del Responsabile Medico del Servizio;

- impianto di altoparlanti esterni con capacità di trasmissione in voce e sirena, in volo, per eventuali avvisi di sicurezza da bordo verso le persone a terra;
- sistema trancia-cavi;
- sistema per estinzioni incendio nei compartimenti motori;
- sistema di radiolocalizzazione automatico (ELT(A));

L'apparato deve essere in grado di trasmettere sulle frequenze 121.5 e 406 MHz, codificato in accordo a quanto previsto dall'Annesso ICAO 10 e registrato con l'Agenzia Nazionale responsabile per dare l'avvio alle operazioni di ricerca e soccorso o altro Ente preposto.

- registratori di Voce in Cabina (CVR) e Dati di Volo (FDR);
- radioaltimetro con funzioni di avvisatore acustico con voce sintetica e avviso luminoso;
- freno rotore;
- luci di posizione ad alta intensità.

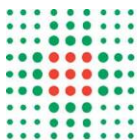
Inoltre, gli elicotteri devono essere equipaggiabili, secondo le condizioni ambientali:

- se con carrello a ruote con pattini da neve su ogni gamba di forza;
- se con carrello a pattini di sistema con elementi anti-affossamento/sdruciolamento.

Sono raccomandati i seguenti sistemi:

- sistema integrato CVFDR con capacità di scarico dati per l'FDMM (Flight Data Monitoring);
- sistema di avviso di prossimità al terreno E/GPWS quando approvato per il tipo di elicottero;

(timbro e firma per accettazione)



- sistema telefonico di tipo GSM integrato nel sistema interfonico qualora compatibile con i sistemi di bordo ed approvato.

21.4 - ATTREZZATURE SPECIFICHE PER L'ATTIVITA' DI SOCCORSO

La versione sanitaria offerta deve essere approvata dalla competente Autorità Aeronautica. Le caratteristiche tecniche e di compatibilità elettromagnetica dell'installazione debbono essere contenute nel pertinente supplemento al Manuale di Volo dell'elicottero.

Sono richieste, inoltre, le seguenti caratteristiche minime:

- predisposizioni necessarie ad alloggiare e ad alimentare elettricamente le varie attrezzature sanitarie; le apparecchiature medicali devono essere in posizioni tali da essere ben visibili ed accessibili da parte degli operatori sanitari, privilegiando con alloggiamento a parete o a soffitto;
- illuminazione del compartimento sanitario tale da consentire l'effettuazione di tutte le operazioni di assistenza ai pazienti, indipendentemente dalla luminosità esterna;
- capacità di trasporto contemporaneo di due barelle per almeno 2 degli elicotteri in offerta, ciascuna con sistema di ancoraggio su tre assi;
- Per l'elicottero in impiego SAR:
 - la dotazione del verricello con capacità di recupero contemporaneo di due persone, di cui una eventualmente in barella ed estensione di cavo non inferiore a 90 metri;
 - tutti i corredi e le attrezzature di fornitura aeronautica per il funzionamento del sistema;
 - la caratteristica di agevole recupero della barella all'interno della cabina in condizioni di volo;
 - la collocazione della radio operativa sulle frequenze di soccorso in posizione agevole per l'uso da parte dell'operatore del soccorso;
 - barella ad uso di recupero con verricello.

Le seguenti attrezzature, di cui la D.A. ne assicura, a sua cura e spese, la fornitura, l'installazione in conformità delle discipline aeronautiche applicabili, la manutenzione e la sostituzione oltre a provvedere al reintegro delle relative parti consumabili, devono essere presenti su ciascun aeromobile, fatte salve le condizioni riportate in calce:

- impianto ossigeno di tipo fisso con capacità non inferiore a 1.800 litri;
- aspiratore centralizzato;
- ascia "Force";
- alloggiamento per contenitori rifiuti sanitari;
- contenitore termico scalda infusioni, preferibilmente in tessuto antistrappo con capacità di mantenimento della temperatura interna costante e possibilità di preselezione di temperature nel campo da + 4°C a + 38°C e volume utile non inferiore a 3 (tre) litri;
- La D.A. deve fornire tutti gli immobilizzatori, di ultima generazione, necessari a una completa e corretta immobilizzazione atraumatica del paziente. Devono essere presenti in base, simultaneamente, i presidi necessari alla immobilizzazione dei pazienti trasportabili dall'elicottero in servizio.
- Tali presidi debbono essere dotati della necessaria trasportabilità, affidabilità e, comunque, perfettamente compatibili con quelli già in uso presso le Basi di Elisoccorso. Devono essere sostituiti con strumenti di nuova concezione, ogni volta che l'evoluzione tecnologica renda consigliabile la sostituzione, su indicazione della Commissione o del Responsabile Medico del Servizio; le riparazioni e/o le sostituzioni sono a totale carico dell'Impresa Aggiudicataria. La pulizia delle attrezzature sanitarie sono a carico del personale dipendente dell'Ente Appaltante.

Inoltre, l'elicottero operativo presso la base di Bologna deve avere la predisposizione per il funzionamento di respiratore "Siemens Servo Ventilator modello I" o equivalente.

21.4.1 - ELETTROMEDICALI E DOTAZIONI RICHIESTE PER L'ATTIVITÀ DI ELISOCCORSO

Il seguente elenco delle dotazioni richieste per le singole basi ha valore indicativo per l'eventuale impegno economico in quanto il dettaglio delle apparecchiature verrà specificato in relazione alla pronta reperibilità delle stesse sul mercato ed alle sperimentazioni d'uso attualmente in corso. La configurazione definitiva, eventuali modifiche e/o integrazioni saranno oggetto di preventiva approvazione della Commissione.

#	Base	Ravenna	Bologna	Pavullo	Parma
1.	Monitor Defibrillatore	Lp15	Zoll serie X	Zoll serie X	LP15

(timbro e firma per accettazione)



	Multiparametrico				
2.	DAE con monitor ECG	/	/	Tipo Zoll	/
3.	Termoculla	/	Baby Cristina o similare	/	/
4.	Ventilatore portatile	Oxilog 2000 o similare	Oxilog 2000 o similare	VAR	Oxilog 2000 o similare
5.	Ventilatore fisso o portatile a turbina	HAMILTON T1	HAMILTON T1	MONNAL T60	HAMILTON T1
6.	Ventilatore neonatale	/	Tipo Fabian/Drager	/	/
7.	Aspiratore portatile piccolo Quickdraw	/	/	Piccolo zainabile o similare	/
8.	Aspiratore portatile	Laerdal LSU	Laerdal LSU	Laerdal LSU	Laerdal LSU
9.	ECMO portatile	/	X	/	/
10.	Barella verricellabile con accessori	/	/	tipo Kong o similare	/
11.	AUTOPULSE	X	X	X	X
12.	Telo defibrillazione	X	X	X	X
13.	ET CO2 portatile	X	X	/	X
14.	Ecografo portatile	NanoMaxx	NanoMaxx	NanoMaxx o Vscan	NanoMaxX
15.	2 Pompa a siringa	Perfusor o similare	Perfusor o similare	Perfusor o similare	Perfusor o similare
16.	Emogasanalizzatore	/	Portatilesistema point of care	Portatilesistema point of care	Portatilesistema point of care
17.	Saturimetro portatile	Nelcor o similare	Nelcor o similare	Nelcor o similare	Nelcor o similare
18.	Kit Intraossea	X	X	X	X
19.	Set immobilizzatori arti	Ferno o similari	Ferno o similari	Ferno o similari	Ferno o similari
20.	Video laringoscopio	X	modello storz C-Mac o similare	/	X
21.	Ked	X	X	X	X
22.	Scaldaliquidi portatile	Tropicool o Barkey	Tropicool o Barkey	Tropicool o Barkey	Tropicool o Barkey
23.	Barella/asse spinale	Pediatric Sleeve	Tipo ferno o similare	/	Tipo ferno o similare
24.	Barella Scoop	X	/	X	/
25.	T-POD o similare	X	X	X	X
26.	EMCOOLS	/	X	X	X
27.	Tourniquet pneumatici	X	X	/	X
28.	Smartphone	x	x	x	x
X da fornire, / non richiesta- (*) compresi l'alimentazione (elettrica e pneumatica) e sistema di fissaggio alla barella.					

La funzionalità di suddette apparecchiature deve essere verificata tramite collaudo da parte degli organi preposti di ogni singola Azienda Sanitaria o Azienda Ospedaliera (Servizio Bio Ingegneria, e/o Fisica Sanitaria e Responsabile Medico della base) e certificata dalla Ditta costruttrice.

In questo caso la D.A. deve attivarsi al fine di assicurare l'approvazione dell'Ente/i preposto/i per la sistemazione e l'uso a bordo entro sei mesi dalla richiesta scritta da parte del Responsabile Sanitario della base. Un eventuale giudizio di non fattibilità della installazione approvata deve essere emesso dai competenti uffici di quell'Ente. La D.A., per eventuali ritardi imputabili allo stesso Ente nel rilascio di approvazioni deve dare evidenza, nel termine dei sei mesi sopra fissato, della presentazione di tutte le

(timbro e firma per accettazione)



domande (con specifico richiamo alla legge 241/90) e del completamento di tutte le pratiche di sua competenza, fornendo anche evidenza del numero e data del protocollo di ricezione da parte dell'Ente e del nome del responsabile del procedimento.

I dispositivi da impiegare devono essere nuovi.

La D.A. deve assicurare la manutenzione, la sostituzione delle dotazioni obsolete e/o non funzionanti ed il materiale di consumo per gli elettromedicali. per ogni base deve essere garantita una scorta di materiale di consumo, congrua alle attività svolte, concordata con ogni singola base. La D.A. deve assicurare la perfetta efficienza dell'equipaggiamento sanitario degli aeromobili; deve pertanto raccogliere le segnalazioni di malfunzionamento o avaria che il personale sanitario sarà tenuto a dare 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.

ART. 22.0 - OPERAZIONI DI RICARICA DELL'OSSIGENO

La D.A. è obbligata a effettuare le operazioni di ricarica a proprie spese. La ricarica delle bombole deve essere effettuata presso ditte autorizzate in conformità alle vigenti norme (DL 538 del 30/12/1992) che la D.A. deve qualificare, prima dell'inizio del servizio, come fornitori in conformità alla JAR EASA Parte 145. Non essendo dotata la D.A. di autorizzazione alla trattazione di gas medicali, le spese e la gestione logistica della operazione, nonché gli accordi commerciali con il fornitore, saranno a totale carico della D.A., mentre la fornitura farà riferimento al numero di autorizzazione ministeriale come da DL 538 del 30/12/1992 di cui le ASL competenti per ogni base di elisoccorso sono dotate.

ART. 23.0 - PERSONALE DELLA DITTA AGGIUDICATARIA

Per personale della D.A. si intende tutto il personale di condotta e di terra, incluso il personale di ditte per cui è stato ammesso il subappalto e fornitori della D.A. che accedono alle basi operative, che in permanenza o saltuariamente - anche per breve durata - la D.A. destina alle operazioni ed ai servizi presso le basi operative, od a cui assegna incarichi esecutivi in virtù del presente Capitolato.

Nell'assegnazione del personale al servizio la D.A., oltre alla rigorosa osservanza delle norme in materia di impiego e sicurezza, non può derogare dai requisiti di questo Capitolato - anche se più restrittivi - salvo per motivate situazioni contingenti e di breve durata comunque soggette alla valutazione della Commissione e all'accettazione da parte della Azienda Sanitaria Committente.

23.1 – CAPACITA' ATTITUDINALI E GRADIMENTO DEL PERSONALE

La peculiarità dell'HEMS richiede al personale condotta e tecnico particolari attitudini a convivere non solo con le sofferenze e la visione di traumatizzati, ma anche con altro personale la cui professione ha prerogative e caratteristiche completamente diverse dalla propria.

Pertanto la D.A. si impegna, nei limiti delle norme di legge, a limitare il più possibile la turnazione del personale sulle basi regionali.

La D.A., avendo fornito con il progetto di offerta elenchi nominativi del personale che intende assegnare al servizio, è tenuta a dare preavviso di 30 (trenta) giorni delle variazioni di organico che si dovessero verificare, motivandole.

Non è comunque ammesso al servizio personale che non soddisfi i requisiti di seguito riportati.

Le clausole attinenti al gradimento del personale della D.A. nei termini in cui è previsto il diritto dell'Azienda USL di Bologna a chiederne l'esclusione dal servizio si applicano a tutti coloro che la D.A. destini a rapportarsi con l'organizzazione della Azienda USL di Bologna.

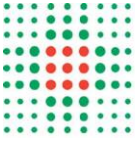
ART. 24.0 - CERTIFICAZIONI E QUALIFICHE DEL PERSONALE AERONAUTICO

24.1 – PILOTI

Il personale di condotta assegnato al servizio deve possedere una conoscenza perfetta della lingua italiana, parlata e scritta.

Oltre alla conformità alla normativa nazionale applicabile, si richiedono i seguenti titoli professionali, qualifiche, esperienza e attività recente:

(timbro e firma per accettazione)



- Licenza di Pilota di Linea di Elicottero con esperienza di almeno 2500 ore di volo su elicottero di cui 1500 in comando su elicottero turbina (di cui almeno 500 su bimotore); con attività recente di 15 ore nei precedenti 90 giorni;
- abilitazione sul tipo di elicottero con esperienza di 50 ore di volo sul tipo; ovvero di 25 ore per i piloti con almeno 1000 ore di comando su elicotteri plurimotori e già impiegati nell'HEMS in interventi primari; con attività recente di 5 ore sul tipo nei precedenti 90 giorni;
- abilitazione allo svolgimento di lavoro in montagna ai sensi del DPR 18.11.1988 n° 566 se in vigore, ovvero avere svolto l'attività addestrativa richiesta per tale abilitazione;
- 100 ore di volo IFR di cui 25 come pilota responsabile durante voli notturni;
- attività addestrativa nei precedenti 90 giorni di almeno 1 ora in volo notturno, ovvero di 3 ore in condizioni di volo strumentale, con effettuazione di almeno 3 procedure in simulazione di "inadvertent entry into IMC Condition"; per l'attività recente sopra richiamata l'Operatore Aereo può presentare un programma con pari finalità, anche con l'uso di simulatore di volo.
- superamento di un corso teorico-pratico di addestramento EMS e ambientamento/familiarizzazione con l'area di operazioni.

Nel caso di previsto impiego in operazioni SAR il comandante deve avere:

- un'esperienza minima di 200 ore e di un anno anche se non continuativo nella tipologia di impiego, in carenza la D.A. deve presentare uno specifico programma di addestramento soggetto a valutazione e approvazione da parte della Commissione;
- minimo 50 cicli con verricello
- frequentato con esito favorevole un corso di qualificazione presso l'Operatore Aereo che lo impiega, a prescindere da precedente attività con altro operatore;
- attività recente nel tipo di operazioni e sul tipo di elicottero nei precedenti 90 giorni con almeno tre cicli operativi del verricello, ciascuno dei quali deve includere una transizione verso e dal volo stazionario, in ambiente operativo analogo a quello di impiego.

Non è ammesso che il pilota operi con funzioni di tecnico "Certifyng staff".

Tutti i controlli di professionalità previsti dalla normativa vigente devono essere effettuati sulla variante di tipo di elicottero su cui il pilota è impiegato. Nel caso di impiego HHO/SAR i controlli di professionalità comprendono il tipo di operazioni.

Il pilota che non soddisfi un requisito di attività recente nei termini sopra richiamati la effettuerà secondo specifica tipologia con un'ora di volo (non remunerata) sulla variante di tipo di impiego prima di prestare servizio.

24.2 - TECNICI DI MANUTENZIONE

Ogni elicottero deve essere assistito, durante le ore di servizio, da almeno un tecnico "Certifyng staff", in possesso della Licenza di manutentore Aeronautico cat B1.3 rilasciata da ENAC, in accordo alla Parte 66 della normativa EASA, o attestazione/licenza equivalente, abilitato, per il tipo di aeromobile sotto contratto, a emettere Certificati di rilascio in servizio in seguito a manutenzione su:

- Struttura elicottero
- Motori
- Sistemi elettrici e meccanici.

In ogni caso le abilitazioni del tecnico, per il tipo di aeromobile sotto contratto, devono essere sufficienti a rilasciare in servizio l'aeromobile a seguito di tutti gli interventi di manutenzione di linea per i quali la Ditta di manutenzione, a cui egli appartiene, è approvata.

Il tecnico deve essere certificato dall'Ente di competenza da almeno quattro anni. Inoltre, il tecnico deve possedere la Licenza di manutentore Aeronautico cat.B1.3 rilasciata da ENAC per il tipo di aeromobile proposto, in accordo alla Parte 66 della normativa EASA, da almeno un anno.

Non è ammesso che il tecnico operi con funzioni di pilota.

E' compatibile la funzione di tecnico addetto alla manutenzione con quella di operatore verricellista (HHO-CM "Helicopter Hoist Operations Crew Member").

Nello specifico ruolo di HHO-CM la persona deve avere:

- conoscenza perfetta della lingua italiana, parlata e scritta
- un'esperienza minima di un anno anche se non continuativo; in carenza la D.A. deve presentare uno specifico programma di addestramento soggetto a valutazione e approvazione da parte della Commissione;

(timbro e firma per accettazione)



- frequentato con esito favorevole un corso di qualificazione presso l'Operatore Aereo che lo impiega, a prescindere da precedente attività con altri operatori;
- qualifica di volo in montagna
- attività recente nel tipo di operazioni e sul tipo di elicottero nei precedenti 90 giorni con almeno tre cicli operativi del verricello in ambiente operativo analogo a quello di impiego.

E' compatibile la funzione di tecnico addetto alla manutenzione con quella di Membro di equipaggio HEMS previa formazione a cura della D.A. secondo i criteri stabiliti dalla normativa e relativo programma della D.A. stessa, previa formazione a cura della Azienda Sanitaria (vedi ART. 17.6).

Quando il tecnico addetto alla manutenzione non partecipa all'attività di soccorso con specifiche funzioni di membro di equipaggio di missione rimane costantemente a disposizione presso la base HEMS.

Non sono compatibili le funzioni di tecnico addetto alla manutenzione con quelle di addetto al servizio antincendio.

ART. 25.0 - NORME RELATIVE ALLA VALUTAZIONE DEL PERSONALE PILOTA E TECNICO

Tenuto conto della peculiarità dei servizi oggetto del Capitolato, considerato che alcune caratteristiche tecniche e professionali garantiscono un maggior grado, sebbene teorico, di sicurezza del servizio, si ritiene necessario attuare verifiche ed esprimere valutazioni sulle caratteristiche del personale pilota che opererà nelle basi.

25.1 - DOCUMENTAZIONE DEL PERSONALE

L'offerta deve contenere la documentazione richiesta ai due punti successivi. Durante la vigenza contrattuale, nel caso la D.A. intenda sostituire un pilota o un tecnico deve far pervenire alla commissione e al consulente aeronautico identica documentazione almeno 30 giorni prima dell'inizio del servizio.

25.1.1 – PILOTI

Per tutti i piloti che si intendono impiegare nel servizio oggetto del presente capitolato si richiede una dichiarazione con firma autenticata del direttore operativo e del legale rappresentante da cui si evinca:

- estremi anagrafici; nome; cognome, data di nascita, cittadinanza, residenza;
- data rilascio e numero della licenza di pilota di linea di elicottero;
- ore di volo totali su elicottero con indicazione totale ore in comando;
- ore di volo totali su elicottero plurimotore impiegato in attività HEMS con indicazione principali teatri operativi;
- ore di volo sul tipo di elicottero sul quale è richiesto l'impiego;
- ore di volo totali IFR e notturne;
- abilitazioni di cui è titolare;
- per l'impiego in operazioni con uso del verricello evidenza dell'attività specificata nell'ART 24.1
- estremi di iscrizione ENGA;
- estremi di iscrizione al Fondo Volo con data e numero matricola.

25.1.2 – TECNICI

Per tutti i tecnici che si intendono impiegare nel servizio oggetto del presente capitolato si richiede una dichiarazione firmata dal responsabile dell'organizzazione di manutenzione approvata secondo la norma EASA Part 145 da cui si evinca:

- estremi anagrafici; nome; cognome, data di nascita, cittadinanza, residenza;
- estremi rilascio Licenza di Manutentore Aeronautico cat. B1.3 secondo la norma EASA Part 66
- esperienze di lavoro;
- evidenza di attività di manutenzione svolta negli ultimi due anni sul tipo di elicottero proposto, estratta dal documento "MERL" (Maintenance Experience Record Log).
- Copia della cartella tecnica personale e dell'autorizzazione a certificare emessa dalla ditta di manutenzione.
- per l'impiego nel ruolo di operatore al verricello evidenza dell'attività specificata in ART. 24.2.
- estremi di iscrizione all'INPS data e numero matricola.

(timbro e firma per accettazione)



25.2 - CARATTERISTICHE MINIME DEL PERSONALE - PROPOSTA DELLA D.A.

In allegato all'offerta la Ditta concorrente può avanzare una propria proposta migliorativa dei livelli minimi di attività del personale pilota che intende impiegare nel servizio nel periodo di validità del Contratto.

Schema tipo:

- età massima;
- ore di volo su elicottero: di cui ore in comando;
- ore di volo: ... su elicottero plurimotore impiegato in attività HEMS con indicazione dei principali teatri operativi;
- ore di volo: ... sul tipo di elicottero di cui alla presente offerta;
- ore di volo IFR:...
- attività specifica in attività SAR/HHO

In fase di valutazione dell'offerta si terrà conto dei livelli minimi "più alti".

25.3 - DEFINIZIONE DEI LIVELLI MINIMI DI ATTIVITA' E RECEPIMENTO DEGLI STESSI NEL CONTRATTO

I livelli minimi saranno quelli previsti all'art. 8.1 se la D.A. in fase di offerta non ha avanzato una propria proposta migliorativa.

Nel caso in cui la D.A. abbia, in fase di offerta, avanzato una propria proposta migliorativa, questa sarà recepita integralmente nel Contratto e diverrà quindi vincolante per la D.A. stessa.

ART. 26.0 - TURNI DI SERVIZIO

La D.A. deve a programmare i turni di servizio del proprio personale con cadenza minima trimestrale, tenendo conto che il turno di servizio dei piloti non può mai essere superiore a sette giorni consecutivi e il turno di servizio dei tecnici non può mai essere superiore a quattordici giorni consecutivi.

Piloti con funzione di "Post Holder", o comunque che abbiano funzioni direttive nell'ambito dell'organizzazione della D.A. non devono figurare programmati in turno; possono intervenire limitatamente per necessità di sostituzione a causa di improvvisa indisponibilità e assenza di personale già programmato in servizio.

La programmazione deve essere inviata tramite fax o e-mail alla Commissione, al Consulente Aeronautico e ai responsabili medici delle tre basi con un anticipo di almeno trenta giorni sulla data di inizio del turno per le attinenti verifiche di conformità.

Le eventuali variazioni alla programmazione devono essere tempestivamente comunicate per gli interventi di competenza del referente organizzativo.

La D.A. si impegna, nella programmazione del lavoro del proprio personale, a rispettare gli obblighi di legge in materia, adeguando in incremento le risorse secondo le necessità contingenti.

26.1 - CASI PARTICOLARI - NORME RELATIVE ALL'IMPIEGO DI PILOTI SENZA ESPERIENZA SPECIFICA NEL SERVIZIO DI ELISOCORSO REGIONALE

Tutti i piloti che prendono servizio per la prima volta presso una base regionale all'inizio o durante la vigenza contrattuale, devono preventivamente avere frequentato un corso di aggiornamento e familiarizzazione il cui programma deve essere presentato con anticipo di almeno 30 (trenta) giorni alla Commissione per la valutazione di rispondenza.

Detto programma deve prevedere la permanenza del pilota in avviamento al servizio almeno per 7 (sette) giorni lavorativi presso la base su cui ne è previsto l'impiego in affiancamento al pilota in servizio effettivo.

Constatata la necessità che il pilota impiegato nel servizio abbia conoscenza del territorio è ritenuto necessario che parte del programma preveda anche una serie di voli sia di simulazione sia di partecipazione ad effettive missioni di soccorso; tali voli hanno una durata complessiva di almeno 5 (cinque) ore comprendendo almeno dieci missioni primarie, una missione secondaria, un volo notturno e procedure strumentali con simulazione di dirottamento da una missione operativa ad un aeroporto in prossimità della base.

Detta attività addestrativa, al fine di non interferire sull'attività operativa ordinaria e per non aumentare i carichi di lavoro, è svolta con elicottero e con pilota, esperto della base, diversi da quelli in servizio, fatta eccezione per le missioni primarie reali (con un limite di 5).

(timbro e firma per accettazione)



Nella considerazione che detti voli, soprattutto in missioni reali, possano ridurre la capacità del posto ad un Infermiere Professionale o persona di quel comparto in addestramento, tali attività addestrative devono essere concordate con congruo anticipo con il locale responsabile del servizio sanitario. Questa attività di formazione non dà comunque luogo al pagamento di alcuna tariffa.

26.2 - CASI PARTICOLARI - NORME RELATIVE ALL'IMPIEGO DI TECNICI DI MANUTENZIONE SENZA ESPERIENZA SPECIFICA NEL SERVIZIO DI ELISOCORSO REGIONALE

Tutti i tecnici elicotteristi che prendono servizio per la prima volta presso una base regionale all'inizio o durante la vigenza contrattuale, devono aver preventivamente frequentato un corso di aggiornamento il cui programma sarà concordato con il Consulente Aeronautico, ovvero trascorrere almeno sette giornate lavorative con il tecnico uscente per prendere conoscenza dell'organizzazione e della logistica della base.

ART. 27.0 - NORME RELATIVE ALLA VALUTAZIONE DEI TURNI DI SERVIZIO

Premesso che in fase di offerta la ditta concorrente è obbligata a presentare, pena l'esclusione dalla gara, lo schema di impiego del personale che intende attivare nelle basi dell'Emilia Romagna, anche migliorativo rispetto ai minimi indicati e comunque conformi alla normativa vigente, negli avvicendamenti del personale la D.A. deve tenere conto sia della particolare tipologia del servizio che copre l'intero arco dell'anno, senza soluzioni di continuità con impegno anche nei giorni festivi, sia del carico di lavoro derivante dall'orario di apertura delle basi, in particolare nel periodo primaverile estivo.

La D.A. pertanto farà risultare, su archi di 30 (trenta) giorni consecutivi e quindi annuali, le giornate di lavoro e di riposo.

27.1 - SCHEMA DI IMPIEGO DEL PERSONALE DELLA D.A.

Lo schema di impiego deve riferirsi a tutto l'anno solare. Nello schema devono essere indicati: le generalità del personale (rispondenti ai nominativi presentati secondo gli ARTT. 25.1.1 e 25.1.2) che si intende utilizzare, i criteri di turnazione, di avvicendamento, i tempi di servizio e di riposo del personale.

Lo schema tipo deve essere accompagnato da una relazione da cui si evinca se e in quali periodi dell'anno la turnazione proposta nello schema tipo può subire delle variazioni.

27.2 - VALUTAZIONE DELLO SCHEMA TIPO DI TURNO E RECEPIMENTO DELLO STESSO NEL CONTRATTO

Quanto riportato in offerta, concorrerà alla assegnazione del punteggio relativo al gruppo 2 richiamato nella Lettera di Invito a giudizio insindacabile dell'Azienda USL di Bologna, in relazione alle caratteristiche dei turni e degli avvicendamenti.

Lo schema tipo e le relative osservazioni di cui all'offerta divengono norme vincolanti per la D.A.: devono pertanto essere riportati i limiti di tempo degli avvicendamenti e delle turnazioni del personale.

(timbro e firma per accettazione)



TITOLO III - SERVIZI E STRUTTURE DI SUPPORTO

ART 28.0 - STRUTTURE DI PROPRIETA' DELL'ENTE APPALTANTE

Le Aziende Sanitarie per le basi operative di Parma, Bologna e Ravenna provvedono per le seguenti strutture e dotazioni:

- a) Infrastruttura di eliporto e di elisuperficie in elevazione (Bologna)
- b) impianto di rifornimento fisso carburante (con esclusione delle basi operative che abbiano sede presso un aeroporto/aviosuperficie)
- c) sistema antincendio primario con esclusione degli agenti e dotazioni complementari (ad eccezione delle basi operative che abbiano sede presso un aeroporto/aviosuperficie), con esclusione del servizio
- d) struttura di ricovero dell'elicottero con annessi locali da adibire ad officina, magazzino aeronautico parti di ricambio, ufficio manutenzione.
- e) locali per la conservazione delle bombole di ossigeno
- f) locali di servizio per lavaggio/sanificazione e conservazione dei presidi
- g) locali per la tenuta della documentazione tecnica ed operativa dell'esercente e della ditta di manutenzione.
- h) locali dotati di servizi, per il soggiorno e lo stazionamento dell'equipaggio di missione HEMS (piloti, membro di equipaggio HEMS, medico, infermiere), e del personale di assistenza a terra (tecnico/i elicotterista, operatori antincendio); con aree idonee al riposo oltre alle zone di lavoro, così come previsto dalle normative in vigore per le attività lavorative che si prolungano oltre le 8 (otto) ore;
- i) sala operativa per l'equipaggio di missione HEMS per la pianificazione dei voli e lo svolgimento dei *Briefing*.
- j) mezzi di comunicazione, via cavo, con la Centrale Operativa.
- k) sistemi per il controllo dell'elicottero e della base HEMS durante gli orari di chiusura della stessa. L'eventuale impiego di un impianto di videosorveglianza risponde alle norme di tutela della "privacy" e non costituisce strumento di verifica a distanza del personale in servizio.

Viene esclusa la dotazione di strumentazione per rilevamento dei dati meteorologici (temperatura, visibilità, ecc) ritenendo soddisfacenti, a tal fine, i servizi disponibili presso gli aeroporti in prossimità delle stesse basi operative HEMS.

Per la base operativa di Pavullo l'Azienda Sanitaria provvede alla sola fornitura delle strutture indicate ai punti f), g), h) (che sono utilizzati anche dal personale SAER,) i), e j); rimanendo:

- competenza della gestione dell'aeroporto i servizi di sicurezza e sorveglianza ed il soccorso e lotta antincendio
- a carico della D.A. per fornitura e costi per:
 - una autocisterna di stoccaggio/rifornimento carburante per l'elicottero
 - i servizi di aeroporto, incluso l'uso di strutture – tra cui l'hangar - che non siano oggetto di convenzione stipulata direttamente fra l'Azienda Sanitaria ed il Gestore dell'Aeroporto.

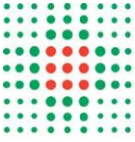
La D.A., per tutte le basi senza pregiudizio di quanto stabilito al Titolo III - SERVIZI E STRUTTURE DI SUPPORTO, provvede con proprie cura e spese, alla Manutenzione ordinaria delle strutture ed impianti d'uso, compresi arredi, mantenendole in efficienza.

Nota: Per manutenzione ordinaria si intende quella che si esegue periodicamente a scopo preventivo sugli impianti esistenti; in carenza di manutenzione ordinaria non è ammissibile il ricorso a manutenzione straordinaria con accollo dei costi alla Azienda Sanitaria di Bologna.

Inoltre la DA provvede a:

- Approvvigionamento e gestione del carburante (nei termini quantitativi e qualitativi)
- Sistemi di riscaldamento/condizionamento degli ambienti di lavoro per manutenzione dell'elicottero e magazzino ricambi
- mezzi di comunicazione atti alla gestione delle proprie attività, di tipo mobile, via cavo e radio (es. telefonici e fax, informatici, sistema radio Terra/Bordo/Terra, ecc.)
- manutenzione ordinaria e straordinaria della segnaletica della base. Eventuali integrazioni o modifiche sono concordate con la Commissione.
- altre dotazioni, integrative a quelle fornite dall'Azienda Sanitaria quando ritenute necessarie dalla stessa D.A.

(timbro e firma per accettazione)



28.1 – CONSEGNA E UTILIZZO DELLE STRUTTURE

- a) La D.A., con l'accettazione del presente capitolato, dichiara:
- di aver visionato le strutture di cui all'ART. 28.0;
 - di prenderle in consegna ritenendole pienamente soddisfacenti e conformi per l'uso a cui sono destinate, ovvero,
 - con esclusione di quanto indicato al punto b), di aver rilevato la necessità di interventi di ripristino per funzionalità, con opere di manutenzione straordinaria, che si rappresentano in offerta con corrispondente proposta economica quale richiamata a titolo di servizio aggiuntivo;
 - di assumere in proprio eventuali oneri derivanti dal mancato utilizzo delle strutture;
 - d'impegnarsi a rilasciare le strutture, al termine del contratto, funzionanti e libere da vincoli che possano limitare o impedirne l'uso da parte di terzi.
- b) In merito alla segnaletica delle sedi di Parma, Bologna e Ravenna, all'occorrenza, la D.A. ha l'obbligo di ripristinare a proprie spese la segnaletica orizzontale interna ed esterna e di sostituire quella verticale interna ed esterna ad ogni sede.
- In particolare deve provvedere alla realizzazione di tutta la segnaletica orizzontale dei raccordi di accesso alle aree di manovra dell'elicottero e delle stesse.
- La D.A. deve inoltre provvedere a realizzare ed installare i cartelli indicatori della sede dalla porta di ingresso dell'ospedale sino alla base stessa, nonché tutta la cartellonistica di avviso per le ambulanze e di pericolo per gli estranei, nonché ogni altro cartello che necessiti alla base.
- La tipologia, la forma ed il colore delle varie segnalazioni devono essere preventivamente concordate a livello di "Commissione" e devono comunque essere identiche per tutte e tre le basi.

28.2 - RICOVERO DELL'ELICOTTERO

L'elicottero deve essere alloggiato nell'hangar messo a disposizione dall'Ente Appaltante, ovvero in disponibilità convenuta tra la D.A. ed il gestore dell'aeroporto di Pavullo, nelle ore notturne e, di giorno, al riparo da agenti atmosferici significativi previo accordo con il responsabile per il servizio sanitario della base.

ART. 29.0 - SISTEMA INFORMATICO

29.1 - GENERALITA'

La D.A. deve provvedere a fornire le strutture informatiche, in termini di Hardware e Software, per la gestione dei dati relativi alle missioni ed ai pazienti trattati.

29.2 - CARATTERISTICHE HARDWARE E SOFTWARE

Al fine di offrire maggiore flessibilità alle singole Basi rispetto alle proprie necessità organizzative la DA mette a disposizione di ogni base almeno quattro attrezzature Hardware, scelte dalla base di elisoccorso, nelle categorie sotto descritte. Tali attrezzature devono essere sostituite trascorsi tre anni se ritenute obsolete.

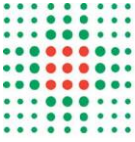
Categoria 1 desktop Standard o PC ALL in ONE

- Case minitower comprensivo di alimentatore e cassetteria, prese USB e audio posteriori e frontali, Card reader 16 in 1
- 8 GB di ram DDR3 o superiore se disponibile al momento dell'acquisto
- Scheda Audio Integrata
- Processore I5-4440 3,1 GHz o superiore se disponibile al momento dell'acquisto
- HDD SATA revision 3, 1.024 GB 7.200 rpm
- Scheda Grafica dedicata GeForce GT630 con 2.048 MB con uscite HDMI e VGA o superiore se disponibile al momento dell'acquisto
- motherboard con chipset intel H81 o superiore se disponibile al momento dell'acquisto
- Monitor da 19" 4/3
- Sistema operativo Windows 8.1 professional o superiore se disponibile al momento dell'acquisto
- Microsoft Office 2013 professional o superiore se disponibile al momento dell'acquisto

Categoria 2 WORKSTATION

- Case Tower comprensivo di alimentatore e cassetteria , prese USB e audio posteriori e frontali , Card reader 16 in 1 Frontale

(timbro e firma per accettazione)



- Processore XEON SIX-CORE 2,1 GHz o superiore se disponibile al momento dell'acquisto
- HDD SATA revision 3.0 SATA 1 1.024 GB 7.200 rpm o superiore se disponibile al momento dell'acquisto
- Unità a stato solido (SSD) da 200 GB o superiore se disponibile al momento dell'acquisto
- Scheda Audio Integrata
- Scheda Grafica dedicata GeForce GT630 con 2.048 MB con uscite HDMI e VGA o superiore se disponibile al momento dell'acquisto
- 16 GB di Ram DDR3 o superiore se disponibile al momento dell'acquisto
- Monitor da 19" 4/3
- Garanzia ONSITE 3 anni
- Sistema operativo Windows 8.1 professional o superiore se disponibile al momento dell'acquisto
- Microsoft Office 2013 professional o superiore se disponibile al momento dell'acquisto

Categoria 3 Notebook

- Notebook con case in alluminio o carbonio
- 12 GB di ram DDR3L o superiore se disponibile al momento dell'acquisto
- Scheda Audio Integrata
- Webcam Integrata
- Processore I7-4500U 1,8 GHz o superiore se disponibile al momento dell'acquisto
- Scheda Grafica dedicata GeForce GT740M con 2.048 MB o superiore se disponibile al momento dell'acquisto
- Monitor da 15,6 "
- Unità a stato solido (SSD) da 256 GB o superiore se disponibile al momento dell'acquisto
- Sistema operativo Windows 8.1 professional o superiore se disponibile al momento dell'acquisto
- Microsoft Office 2013 professional o superiore se disponibile al momento dell'acquisto

Categoria 4 Tablet PC

Non si esclude la possibilità che nel corso del presente contratto emerga la necessità/opportunità di modificare le forniture hardware spostandosi verso nuove tipologie di apparati.

I Tablet proposti, di tipo professionale, rugged, e collegabili alle rete mobile devono essere omologati per l'utilizzo a bordo a carico della D.A., essendo oggetto di analisi da parte della Commissione e della UOS Regionale 118 che ne valutano la necessità e la compatibilità rispetto ai progetti in corso in ambito regionale.

Categoria 5 Stampante Multifunzione

- Velocità di stampa: A4 30 PPM O SUPERIORE, A3 11 ppm o superiore;
- Pannello LCD frontale regolabile a colori;
- Modalità scansione PIANO FISSO / ADF CON FORMATO MASSIMO A3;
- HDD da 320 GB o SUPERIORE;
- Duty cycle mensile 120.000 nr pagine o superiore
- Risoluzione di stampa e scansione 600 dpi o superiore
- Funzione Scan to Email;
- Funzione Scan to Folder;
- Memoria RAM > 32 Mb;
- Linguaggio PCL 6;
- Gestione carta: almeno 250+500 fogli A4 e almeno 100 fogli A3;
- Interfacce: ETHERNET 10/100/1000 BASE-T (RJ45);
- Garanzia on-site compresi gli interventi di manutenzione per 3 anni;
- Materiale di consumo (toner e carta per le stampanti).

29.3 - ELABORAZIONE DEI DATI

La D.A. deve utilizzare i dati elaborati dal sistema informatico di proprietà della AUSL al fine di automatizzare la fatturazione da presentare successivamente all'Azienda USL di Bologna con l'indicazione del numero delle ore/minuti:

- effettivamente volati
- di "apertura del servizio"
- di "fuori servizio meteo"

(timbro e firma per accettazione)



- di "fuori servizio tecnico"
- di "fuori servizio organizzativo"

29.4 - UTILIZZO DEI DATI

La D.A. utilizzerà i dati esclusivamente per automatizzare le procedure di fatturazione.

La D.A. può, nel rispetto della normativa vigente in tema di privacy, utilizzare i dati per scopi diversi da quelli previsti solamente dopo formale assenso da parte del Medico responsabile del Servizio e a seguito di motivata richiesta scritta, citando sempre come fonte di provenienza dei dati stessi la Base di Elisoccorso che li ha generati.

29.5 – PROCEDURE

Al termine di ogni missione l'equipaggio compilerà, secondo le proprie competenze, le schede di volo: statino, scheda di missione e scheda sanitaria del/dei paziente/i, provvedendo alla loro archiviazione in attesa della fase di input.

La D.A. si impegna a fornire le schede di missione e quelle sanitarie sulle specifiche e nelle quantità indicate dalla Commissione.

ART. 30.0 - CASCHI DA VOLO

La D.A. deve mettere a disposizione del personale sanitario idonei caschi da volo.

Nel caso, la fornitura sarà per ogni base di almeno 6 (sei) caschi da volo, da rinnovarsi dopo il terzo anno di attività, corredati di una congrua dotazione di visiere e di calottine protettive queste ultime in quantità non inferiore al numero totale degli operatori sanitari che complessivamente ruota all'interno del servizio.

La D.A. garantirà la manutenzione ordinaria, straordinaria e l'eventuale ricambio dei caschi non più utilizzabili.

ART. 31.0 - SMALTIMENTO RIFIUTI

La D.A. ha in carico esclusivamente lo smaltimento e stoccaggio dei rifiuti di natura aeronautica (oli, carburante, ecc)

ART. 32.0 - FORNITURA DEI PASTI

La D.A. ha l'obbligo di fornire il pranzo al personale sanitario e del SAER sulla base di Pavullo.

Presso ciascuna base deve essere prevista, a cura della D.A. idonea attrezzatura per mantenere caldi i pasti anche quando il personale è costretto a consumarli in ritardo per causa di servizio.

E' competenza della "Commissione" stabilire una diversa organizzazione del servizio pasti.

ART. 33.0 – INTERVENTI DI PULIZIA

Alla pulizia periodica della base operativa provvedono le Aziende S/O. sedi del servizio.

La pulizia dell'elicottero è effettuata dal personale della D.A.

Qualora la pulizia richieda la sanificazione della cabina dell'elicottero con personale dell'Azienda sanitaria per effetti della tipologia del trasporto e al fine di dare continuità del servizio, questa viene eseguita sotto la diretta sorveglianza del Tecnico elicotterista della D.A. al fine di garantire il rispetto degli standard aeronautici applicabili. Il personale sanitario, o quello assegnato allo scopo dall'Azienda sanitaria/ospedaliera - già dotato dei Dispositivi di Protezione Individuale da utilizzare per pulizia e sanificazione – deve risultare addestrato dalla D.A. in merito agli aspetti aeronautici che riguardano gli interventi all'interno dell'elicottero. A tal fine l'addestramento deve comprendere almeno:

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

La D.A. registra in apposito documento, per ciascuna base e accessibile per verifiche, l'elenco nominativo delle persone che hanno ricevuto tale addestramento con le date corrispondenti all'intervento.

(timbro e firma per accettazione)



L'addestramento richiamato non può comportare costi aggiuntivi all'Azienda USL in quanto finalizzato ad un servizio prestato ad alleviare compiti della D.A.

ART. 34.0 - SISTEMA DI RIFORNIMENTO

La D.A. deve garantire presso ogni base operativa (con esclusione di quelle basi operative che abbiano sede in aeroporti dove il servizio è prestato da operatori terzi) una scorta minima di carburante atta a consentire una attività di volo di almeno 20 (venti) ore, utilizzando il sistema fisso di rifornimento carburante di proprietà dell'Ente appaltante.

La D.A. deve dotarsi di un mezzo di trasporto e con impianto a norma per il rifornimento di carburante di capacità non inferiore a 1.000 (mille) litri di carburante, da dislocarsi, secondo indicazioni della Commissione, presso una base operativa regionale e da utilizzarsi nei casi di indisponibilità temporanea degli impianti fissi e per assistere le operazioni fuori sede in casi eccezionali o avviare le operazioni in eventi di macroemergenze.

34.1 - MACROEMERGENZE RIFORNIMENTO DEGLI AEROMOBILI IN CASO DI RISCHIERAMENTO IN ALTRE BASI

Nei casi di posizionamento degli elicotteri su altre località per macroemergenza, la D.A. deve garantire a propria cura e spese l'approvvigionamento e le operazioni di rifornimento in modo da assicurare la continua disponibilità operativa del mezzo di soccorso.

A tal fine è ammesso l'immediato utilizzo del mezzo previsto dall'art. 19.0 e, in successione con un lasso di tempo che non deve superare le 12 (dodici) ore dalla comunicazione della Commissione, la D.A. deve avere a disposizione sul luogo della macroemergenza un mezzo rifornitore della capacità non inferiore a 10.000 (diecimila) litri di carburante.

ART. 35.0 – DOTAZIONI ANTINCENDIO

A prescindere dalla disponibilità del servizio di lotta antincendio presso la base operativa, la D.A. deve dotare i locali di estintori a norma di legge e collocare in prossimità dell'area di manovra un sistema mobile a schiuma per una capacità complessiva di 200 litri.

ART. 36.0- MEZZI A TERRA DI SUPPORTO

La D.A. deve dotare ciascuna base di un trattore o altro mezzo adibito al traino e alla manovra degli aeromobili.

Per le messe in moto degli aeromobili la D.A. è obbligata a installare a proprie spese, presso ciascuna base, una power-unit fissa escludendo comunque impianti montati su trattori.

Gli Uffici Tecnici delle Aziende USL e/o Aziende Ospedali provvederanno a mettere a disposizione della D.A. l'alimentazione elettrica necessaria.

La D.A. deve dotare il personale tecnico ed il pilota di servizio di un apparato individuale per il rapido reperimento conforme e compatibile con gli impianti già esistenti nell'area operativa.

ART. 37.0 – ELISUPERFICI ED ELIPORTI

Le sedi identificate come basi operative o destinazioni correlate al servizio di elisoccorso sono soggette a discipline diverse per quanto attiene la gestione ed il servizio di soccorso e lotta antincendio.

Si disciplinano quindi separatamente le competenze della D.A.

37.1 – GESTIONE

La D.A. si impegna a gestire, a propria cura e spese, nel rispetto delle formalità di rito e di legge:

- le basi operative HEMS regionali di Parma, Bologna, Ravenna, sedi degli elicotteri in operazione
- l'infrastruttura in elevazione ubicata sul Corpo D dell'Ospedale Maggiore di Bologna (denominata "Pezzogna")

Nella circostanza, l'AUSL Committente adotta, a titolo di linea guida, le disposizioni del Regolamento Enac "Costruzione ed esercizio degli Eliporti", con particolare richiamo ai seguenti articoli di Sezione 2 -

(timbro e firma per accettazione)



Operazioni e Gestione, senza pregiudizio di ulteriori requisiti - o esclusione nei termini di applicabilità - per specificità di sede:

Capitolo 6 - La Certificazione del Gestore

Capitolo 7 – Manutenzione (*) e Servizi dell'eliporto

Capitolo 8 - Informazioni Aeronautiche

Capitolo 9 - Prevenzione e Gestione dei Rischi

L'Azienda Sanitaria di Bologna si riserva di assegnare la gestione di altre infrastrutture per le quali, in vigenza di contratto, si verifichino le condizioni del requisito secondo la previsione dell'ART. 46.1.2 dei "Servizi Aggiuntivi".

37.2 – SERVIZIO DI SOCCORSO E LOTTA ANTINCENDIO

Le infrastrutture assegnate alla D.A. per la gestione devono essere dotate di servizi di soccorso e lotta antincendio, con riserva da parte dell'Azienda Sanitaria di escludere la fornitura nei casi previsti dalla norma in relazione al numero significativo di movimenti nel semestre di riferimento.

Ai fini del livello di protezione, per l'equipaggiamento di soccorso ed agenti estinguenti è fatto riferimento alla categoria antincendio H1 per lunghezza fuori-tutto dell'elicottero fino a 15 m esclusi.

La D.A. deve adempiere le pratiche di istituzione del servizio.

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

Il personale addetto, con presenza non inferiore a due unità per il tempo in cui il servizio è attivo, deve rispondere ai requisiti di qualificazione ed esperienza nei termini prescritti dalla normativa in materia.

Lo stesso personale deve essere sottoposto ad addestramento ricorrente per cui la D.A. è tenuta a presentare il relativo programma.

La D.A. tiene, presso la sede in cui il servizio è attivo, un registro nominativo degli addetti con evidenza delle presenze e dello stato dell'addestramento corrispondente.

L'orario del servizio su ciascuna sede deve coprire nell'arco diurno l'operatività degli elicotteri del servizio regionale anche quando è differenziata per orari di apertura e chiusura.

Con infrastrutture già dotate di adeguato impianto antincendio conforme a quanto previsto per le elisuperfici di cat. H 1, la D.A. deve dotare la base con le seguenti attrezzature per:

SOCCORSO E SALVATAGGIO:

- N.4 manichette UNI 45 da 30 metri
- N.1 manichetta UNI 45 da 20 metri
- N.2 coperte antifiama
- N.2 divisori UNI 45 a due vie
- N.1 ascia
- N.1 cavo di traino
- N.1 grimaldello
- N.1 piede di porco
- N.2 tagliabulloni
- N.1 seghetto per metalli
- N.3 cacciaviti
- N.1 tronchesino
- N.2 pinze

PROTEZIONE INDIVIDUALE PER PERSONALE DEDICATO:

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

La D.A. deve provvedere al reintegro degli agenti e materiali consumabili o deperibili.

(timbro e firma per accettazione)



La fornitura del servizio su altre infrastrutture può essere richiesta in vigenza di contratto, qualora sussistano le condizioni del requisito. Per tale circostanza si applica la previsione dell'ART. 46.1.3 dei "Servizi Aggiuntivi".

ART. 38.0 - ATTREZZATURE, INGREDIENTI, EQUIPAGGIAMENTI, RICAMBI E DOCUMENTAZIONE TECNICA DI SUPPORTO ALL' AEROMOBILE

La D.A. si impegna a garantire, presso ciascuna base, tutti i componenti necessari per la gestione delle operazioni ed a fronteggiare la manutenzione programmata e le più ricorrenti avarie dell'aeromobile, secondo le modalità e le quantità concordate con il Consulente Aeronautico, ma nel rispetto della seguente dotazione minima:

- 1) **UTENSILERIA DI OFFICINA**
 - Kit completo di serie di cacciaviti, pinze, martelli, seghetti, estrattori, lime, etc.;
 - banco di lavoro con morsa;
 - compressore;
 - vaschetta ultrasuoni;
 - trapano e mola;
 - carica batterie al piombo;
 - lampada portatile 24 volts con prolunga;
 - serie di chiavi fisse in scala metrica ed in pollici;
 - serie di ingrassatori.
- 2) **ATTREZZATURE DI CONTROLLO SOGGETTE A SCADENZA PERIODICA**
 - chiavi torsionometriche da 0 a 20 Kg;
 - diametro da 0 a 5 Kg;
 - serie di manometri di diverse capacità;
 - pistola per gonfiaggio gomme con manometro;
 - voltmetro universale;
 - serie di calibri ventesimali;
 - comparatore completo di ragnolo di applicazione;
 - micrometro.
- 3) **ATTREZZATURE SPECIALI**
 - attrezzatura per sollevamento motore;
 - martinetto, adattatore, attrezzo gonfiaggio gamba carrello (per basi con aeromobile con carrello retrattile);
 - attrezzi speciali per interventi su motori.
- 4) **ADEGUATA SCORTA DI MATERIALI DI CONSUMO**
 - filo frenatura, coppiglie, pile, carta abrasiva, etc..
- 5) **ADEGUATA SCORTA DI INGREDIENTI**
 - olii, grassi, collanti, mastice, vernici, prodotti per lavaggio, sgrassaggio e protezione motori.
- 6) **CASSETTA COMPLETA DI ATTREZZI PER ORDINARIA MANUTENZIONE DELL'AEROMOBILE**
- 7) **SISTEMA ELETTROSTATICO DI AVVIAMENTO AEROMOBILE CON ALIMENTAZIONE DALLA RETE ELETTRICA**
- 8) **CARICA BATTERIA "NICHEL-CADMIO" A CICLO COMPLETO, SCARICA-BATTERIA**
- 9) **CONTENITORE A PRESSIONE PER SOLUZIONE DI SGRASSAGGIO E LAVAGGIO COMPRESSORI-MOTORI CORREDATO DI DEMINERALIZZATORE PER ACQUA OD ADEGUATA SCORTA DI ACQUA DISTILLATA**
- 10) **BARRA DI TRAINO E RUOTE DI MANOVRA, SE NECESSARIE PER IL TIPO DI AEROMOBILE**
- 11) **SCALA CON PIATTAFORMA PER MANUTENZIONE, DI ALTEZZA ADEGUATA AL TIPO DI AEROMOBILE, CONFORME ALLE NORME ANTINFORTUNISTICHE**
- 12) **SISTEMA DI ILLUMINAZIONE MOBILE, ADATTO PER INTERVENTI MANUTENTIVI DA EFFETTUARSI IN EMERGENZA, FUORI DELLA BASE**
- 13) **SISTEMA DI RISCALDAMENTO**

In modo da garantire che la temperatura esterna/interna dell'elicottero, durante le soste diurne e notturne nell'hangar, non debba mai scendere sotto lo 0°C.
- 14) **EQUIPAGGIAMENTI E RICAMBI**

(timbro e firma per accettazione)



Oltre alle scorte di magazzino dislocate presso ciascuna base, così come concordato con il Consulente Aeronautico, ciascun elicottero in servizio deve comunque avere al seguito:

- n° 1 batteria di scorta
- n° 1 starter generator
- n° 2 generatrici tachimetriche o trasduttori
- n° 2 candele
- n° 1 eccitatore
- n° 1 esemplare per ogni Pressure Switch e temperature Switch
- n° 2 kit filtri olio motore
- n° 1 kit filtro trasmissione
- n° 1 kit materiale ispezione 100 ore o equivalente
- n° 1 chip detector
- n° 3 cuscinetti supporto albero trasmissione posteriore
- n° 2 biellette comando passo Rotore Coda
- n° 2 terminali di biella comando passo Rotore Principale per tipo (superiore e inferiore)
- n° 1 scatola alimentazione anticollision Light
- n° 2 pneumatici, se applicabili al tipo di aeromobile
- n° 2 kit filtri carburante

Le attrezzature, gli ingredienti, gli equipaggiamenti ed i ricambi necessari ad adempiere alle operazioni di manutenzione programmata devono essere disponibili sulla base nel rispetto dei seguenti limiti:

- calendariale: 10 (dieci) giorni prima della scadenza;
- oraria: 25 (venticinque) ore prima della scadenza.

15) **ATTREZZATURE ATTE ALLA MANUTENZIONE DEGLI APPARATI ELETTROMEDICALI IMBARCATI**

16) Una bilancia calibrata per la pesata del carico pagante imbarcato [vedi nota (*) ad Art 21.2 3) c)]

17) **DOCUMENTAZIONE**

- Manuale di Manutenzione cellula e motore;
- catalogo illustrato parti cellula e motore;
- raccolta bollettini tecnici cellula e motore;
- raccolta lettere di servizio ed informazioni cellula e motore;
- Manual Organization Exposition (MOE) della ditta di manutenzione;
- tabulato inventariale dei ricambi e degli equipaggiamenti disponibili sulla base;
- tabulato previsionale delle operazioni di piccola manutenzione, prescrizioni dell'Ente Aeronautico di competenza, bollettini dei particolari dell'aeromobile soggetti a scadenza;
- contratto di manutenzione stipulato tra l'esercente e la ditta di manutenzione certificata secondo JAR/EASA 145 (se applicabile).

La D.A. inoltre deve assegnare alla Commissione, unitamente al corrispondente servizio di aggiornamento, una copia del:

- Manuale dell'Organizzazione Tecnica dell'Esercente;
- Manuale Operativo, comprendente:
 - a) Una Parte Generale che comprenda tutte quelle pratiche, istruzioni e procedure non correlate ad una specifica tipologia di impiego, ritenute necessarie per una sicura condotta delle operazioni ed in conformità con tutte le normative di riferimento;
 - b) Una Parte contenente tutte le istruzioni e procedure correlate alla tipologia di impiego, ritenute necessarie per una sicura condotta delle operazioni tenendo conto di ogni differenza tra tipi, varianti di tipo o singoli aeromobili impiegati;
 - c) Una Parte comprensiva di tutte quelle istruzioni e informazioni necessarie per l'area di operazione;
 - d) Una Parte comprensiva di tutte le istruzioni relative all'addestramento del personale necessario per una sicura condotta delle operazioni.

La D.A. infine deve, a cadenza semestrale, fornire alla Commissione un elenco delle pubblicazioni Tecniche ed Operative da cui risulti lo stato dell'aggiornamento con le varianti emesse dai rispettivi editori.

(timbro e firma per accettazione)



TITOLO IV - RAPPORTI ECONOMICI

ART. 39.0 - DEFINIZIONE DEL COMPENSO ECONOMICO - STRUTTURA TARIFFARIA

In fase di offerta la ditta concorrente deve formulare la proposta economica indicando il valore in Euro del costo dei servizi di ciascuna base di elisoccorso, alle seguenti modalità

39.1 – BASE OPERATIVA DI PARMA

TARIFFA A.1 - Riferita al prezzo mensile di gestione della base operativa e della fornitura dei servizi di supporto "non tipicamente aeronautici", compresi gli oneri per la valutazione dei rischi da interferenza, escluso il servizio di soccorso e lotta antincendio;

TARIFFA A.2 - Riferita al prezzo mensile della fornitura del servizio di soccorso e lotta antincendio

39.2 – BASE OPERATIVA DI BOLOGNA

TARIFFA A.1 - Riferita al prezzo mensile di gestione della base operativa in superficie "Vaccari" e della fornitura dei servizi di supporto "non tipicamente aeronautici", compresi gli oneri per la valutazione dei rischi da interferenza, escluso il servizio di soccorso e lotta antincendio;

TARIFFA A.2 - Riferita al prezzo mensile della fornitura del servizio di soccorso e lotta antincendio della base operativa in superficie "Vaccari"

TARIFFA A.3 - Riferita al prezzo mensile di gestione e della fornitura del servizio di soccorso e lotta antincendio per l'infrastruttura in elevazione "Pezzorgna", compresi gli oneri per la valutazione dei rischi da interferenza, ;

39.3 – BASE OPERATIVA DI RAVENNA

TARIFFA A.1 - Riferita al prezzo mensile di gestione della base operativa e della fornitura dei servizi di supporto "non tipicamente aeronautici", compresi gli oneri per la valutazione dei rischi da interferenza, escluso il servizio di soccorso e lotta antincendio;

TARIFFA A.2 - Riferita al prezzo mensile e della fornitura del servizio di soccorso e lotta antincendio

39.4– BASE OPERATIVA DI PAVULLO

TARIFFA A - Riferita al prezzo mensile per servizi di supporto "non tipicamente aeronautici", compresi gli oneri per la valutazione dei rischi da interferenza,

39.5 – ELICOTTERI

Nell'offerta, la Ditta Concorrente deve indicare separatamente le tariffe applicabili per il tipo di elicottero e servizio con il seguente schema:

Elicottero A - Servizio HEMS/SAR - Variante di tipo (identificata in offerta)

TARIFFA B - Riferita al prezzo orario dei servizi di supporto "tipicamente aeronautici"; ai soli fini dell'incidenza richiamata all'ART. 39.6 si indica il dato di 4.000 ore/anno – Base di Pavullo, senza pregiudizio di variabilità per prestazione effettiva

TARIFFA C - Riferita al prezzo orario dell'attività di volo; ai soli fini dell'incidenza richiamata all'ART. 39.6 si rinvia al dato di volato registrato in tabella dell'ART. 17.10 per l'anno 2013 – Base di Pavullo, senza pregiudizio di variabilità per prestazione effettiva

Elicottero B - Servizio HEMS – Stessa Variante di tipo (identificata in offerta) per l'impiego nel servizio HEMS/SAR

TARIFFA B - Riferita al prezzo orario dei servizi di supporto "tipicamente aeronautici"; ai soli fini dell'incidenza richiamata all'ART. 39.6 si indica il dato di 4.000 ore/anno, senza pregiudizio di variabilità per prestazione effettiva

TARIFFA C - Riferita al prezzo orario dell'attività di volo ai soli fini dell'incidenza richiamata all'Art. 22.6 si rinvia al dato di volato registrato in tabella dell'ART. 17.10 per l'anno 2013, senza pregiudizio di variabilità per prestazione effettiva

(timbro e firma per accettazione)



Elicottero C - Servizio HEMS – Variante di tipo (identificata in offerta se diversa dalla Variante di tipo impiegata nel servizio HEMS/SAR)

TARIFFA B - Riferita al prezzo orario dei servizi di supporto "tipicamente aeronautici"; ai soli fini dell'incidenza richiamata all'ART. 39.6 si indica il dato di 4.000 ore/anno, senza pregiudizio di variabilità per prestazione effettiva

TARIFFA C - Riferita al prezzo orario dell'attività di volo ai soli fini dell'incidenza richiamata all'Art. 22.6 si rinvia al dato di volato registrato in tabella dell'ART. 17.10 per l'anno 2013, senza pregiudizio di variabilità per prestazione effettiva

Elicottero D - Servizio HEMS – Variante di tipo (identificata in offerta se diversa dalle altre Varianti di tipo)

TARIFFA B - Riferita al prezzo orario dei servizi di supporto "tipicamente aeronautici"; ai soli fini dell'incidenza richiamata all'ART. 39.6 si indica il dato di 4.000 ore/anno, senza pregiudizio di variabilità per prestazione effettiva

TARIFFA C - Riferita al prezzo orario dell'attività di volo ai soli fini dell'incidenza richiamata all'Art. 22.6 si rinvia al dato di volato registrato in tabella dell'ART. 17.10 per l'anno 2013, senza pregiudizio di variabilità per prestazione effettiva

39.6 – INCIDENZA DELLE TARIFFE

La somma degli importi corrispondenti alle tariffe devono incidere percentualmente sull'importo totale dell'offerta nei seguenti termini:

TARIFFE A – somma delle corrispondenti per:

- Parma: A.1, A.2
- Bologna: A.1, A.2, A.3
- Ravenna: A.1, A.2
- Pavullo: A.

con incidenza del: 5% sull'importo totale dell'offerta

TARIFFE B – SOMMA DELLE CORRISPONDENTI PER:

- Elicottero A (Base di Pavullo)
- Elicottero B (Base da assegnare)
- Elicottero C (Base da assegnare)
- Elicottero D (Base da assegnare)

con incidenza del: 70% sull'importo totale dell'offerta

TARIFFE C – SOMMA DELLE CORRISPONDENTI PER:

- Elicottero A (Base di Pavullo) – Dato di volato a riferimento: Base di Pavullo
- Elicottero B (Base da assegnare) – Dato di volato a riferimento: Base di Bologna
- Elicottero C (Base da assegnare) – Dato di volato a riferimento: Base di Parma
- Elicottero D (Base da assegnare) – Dato di volato a riferimento: Base di Ravenna

con incidenza del: 25% sull'importo totale dell'offerta

ART. 40.0 - CRITERI DI APPLICAZIONE DELLE SINGOLE TARIFFE

40.1 - APPLICAZIONE DELLA TARIFFA A "SERVIZI NON TIPICAMENTE AERONAUTICI"

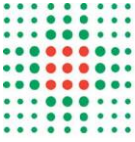
Le "Tariffe A" si applicano ad ogni mese o proporzionalmente alla frazione di esso, calcolate in trentesimi, di effettiva apertura della base di elisoccorso.

Il periodo di tempo di "effettiva apertura della base" viene calcolato dalla data di apertura e attivazione del servizio di elisoccorso sino al momento della sua definitiva o temporanea disattivazione. Esclusivamente la disattivazione temporanea o definitiva del servizio rende inapplicabile la "Tariffa A" corrispondente.

I casi di disattivazione del servizio possono essere riferiti a tre diversi tipi di situazione:

- a) Cessazione del requisito per applicabilità della norma
- b) inadempienza contrattuale della D.A..
- c) quando a fronte di gravi ed eccezionali eventi, l'Azienda Sanitaria di Bologna e la D.A. stabiliscono, di comune accordo, la disattivazione di una o più basi.

(timbro e firma per accettazione)



40.2 - APPLICAZIONE DELLA TARIFFA B "AEROMOBILE IN SERVIZIO"

Premesso che l'ART 19.0 definisce i criteri con cui valutare lo stato di "aeromobile in servizio" ovvero di "aeromobile fuori servizio", la "Tariffa B" si applica ad ogni ora o proporzionalmente ad ogni frazione di essa, calcolata in sessantesimi, in cui l'aeromobile risulta "in servizio".

Il seguente articolo definisce i criteri di applicazione della "Tariffa B" ai casi di "fuori servizio meteo".

40.2.1 - CASI PARTICOLARI DI APPLICAZIONE DELLA TARIFFA B - NORME RIFERITE ALLE SITUAZIONI DI "FUORI SERVIZIO METEO"

Per le basi di Parma, Bologna e Ravenna la "Tariffa B" si applica anche ad ogni ora o proporzionalmente ad ogni frazione di essa in cui l'aeromobile risulta nello stato di "FUORI SERVIZIO METEO" fatta eccezione per i casi in cui, a 3 (tre) ore prima della scadenza effemeridi, lo stato operativo dell'aeromobile risulti essere, da almeno 2 (due) ore prima, in "fuori servizio meteo".

In questo caso si applicano le seguenti norme:

- la "Tariffa B" è inapplicabile alle 3 (tre) ore precedenti la scadenza effemeridi;
- il servizio viene interrotto 3 (tre) ore prima della scadenza effemeridi;
- il personale aeronautico può lasciare la base 3 (tre) ore prima della scadenza effemeridi.

Le condizioni di applicabilità per la base di Pavullo sono valutate su base annua.

40.3 - APPLICAZIONE DELLA TARIFFA C "ORE VOLO"

La "Tariffa C" si applica ad ogni ora o proporzionalmente ad ogni frazione di essa, calcolata in sessantesimi, di "volo" dell'aeromobile.

Il periodo di "volo" deve essere calcolato secondo il metodo di cui all'ART. 20.0.

40.3.1 - CASI PARTICOLARI DI APPLICAZIONE DELLE TARIFFE "B" E "C" - NORME RELATIVE AI CASI DI SOSTITUZIONE DELL'AEROMOBILE

Eventuali sostituzioni devono essere concordate in sede di "Commissione", salvo che non siano motivate dall'esigenza di eseguire operazioni di manutenzione ordinaria e straordinaria.

Le sostituzioni occasionali per manutenzione o temporanee, concordate in sede di "Commissione" danno luogo alla integrale applicazione delle tariffe B e C solo se avvengono con aeromobili di identica categoria e con identiche caratteristiche.

L'aeromobile in sostituzione non può essere di tipo diverso da quello in servizio, né può avere una dotazione strumentale o specifiche di navigabilità diverse.

La "Commissione" può di volta in volta indicare le sostituzioni che, pur avvenendo con un aeromobile diverso, non danno luogo a riduzione delle tariffe "B" e "C".

L'impiego di aeromobili diversi da quelli in servizio può essere ammesso quando esiste un interesse della Azienda USL di Bologna ovvero della base, esplicitato in sede di "Commissione", ad utilizzare, in via temporanea o permanente.

40.4 - ALTRI CASI PARTICOLARI DI APPLICAZIONE DELLE TARIFFE "B" E "C" - NORME RELATIVE ALL'ATTIVITA' ADDESTRATIVA DEL PERSONALE

La "Commissione" stabilisce periodicamente o all'occorrenza il programma di impiego degli aeromobili nelle attività addestrative del personale sanitario.

Il programma del corso di addestramento volto al raggiungimento di un aumento della sicurezza in condizioni critiche quali incendio, inconveniente aeronautico, imbarco con motore acceso/rotori in moto, ecc., andrà definito in sede di Commissione in accordo con il Consulente Aeronautico e comunque non in contrasto con le normative vigenti.

Tale programma deve coinvolgere tutti gli operatori sanitari di ogni singola base e del SAER della base di Pavullo almeno 1 (una) volta/anno.

Per ulteriori aspetti riguardo l'attività formativa del personale assegnato alla base di Pavullo si fa riferimento al Documento Formazione= richiamato all'ART. 17.9

Di norma, in tale tipo di attività rientrano anche i voli periodici di controllo predisposti dal Consulente Aeronautico.

(timbro e firma per accettazione)



L'attività addestrativa per i corsi suddetti può impegnare fino al 2% del totale ore volo e viene effettuata con cadenza mensile durante i normali periodi di apertura del servizio e comunque nei pressi della base, in modo che l'aeromobile sia rapidamente reimpiegabile per la normale attività di soccorso e trasporto.

In questo caso ed in ogni altro caso l'attività addestrativa dà luogo all'applicazione della "tariffa C" per le corrispondenti ore volo, mentre la "tariffa B" è ovviamente già operante (in quanto il mezzo si trova "in servizio").

Diversamente si pone il caso in cui l'addestramento richieda l'intervento dell'aeromobile in zone lontane dalla base (es. esercitazioni di soccorso per macroemergenze) sottraendolo quindi alla normale operatività. In tal caso la "Commissione" concorda con la D.A. l'invio di un secondo aeromobile sostitutivo. In tal caso la "Tariffa B" opera sia sul vettore in addestramento, sia sul vettore in sostituzione secondo i criteri stabiliti all'ART. 40.3.1 escludendo comunque gli oneri di posizionamento dello stesso sulla base.

La "tariffa C" verrà applicata alle ore effettivamente volate dai due mezzi.

La/e base/i che eventualmente devono svolgere attività di soccorso con mezzi dotati di verricello, potranno aumentare le ore di addestramento, sino al 10% del totale ore volate.

40.5 - ATTIVITA' ADDESTRATIVA PILOTI E TECNICI

La D.A. si impegna ad effettuare per ciascun pilota destinato al servizio HEMS un'attività addestrativa sulla base nei termini indicati all'ART. 24.1 per attività recente.

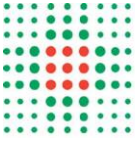
La ditta partecipante, in sede di offerta, può presentare un proprio programma di addestramento, migliorativo rispetto al punto precedente, indicando le modalità di attuazione e tenendo presente che, se accettato, diventerà vincolante per tutta la durata contrattuale.

Nel caso di attività con impiego del verricello di soccorso la D.A. si impegna ad effettuare, per ciascun tecnico destinato a tale impiego, almeno 1 ora di attività addestrativa a trimestre.

Durante la predetta attività addestrativa l'aeromobile deve mantenersi in contatto con la Centrale Operativa di riferimento per eventuali chiamate di soccorso.

L'attività addestrativa sospende unicamente l'applicazione della "tariffa C" rimanendo il costo orario di volo a carico della D.A.

(timbro e firma per accettazione)



TITOLO V - RAPPORTI OPERATIVI

ART. 41.0 - ARTICOLAZIONE DEI RAPPORTI OPERATIVI - COMMISSIONE PER LA VERIFICA DELL'APPLICAZIONE DELLA CONVENZIONE

Ogni Azienda Sanitaria sede del servizio di elisoccorso provvede a nominare un medico proprio dipendente quale "responsabile medico del servizio di elisoccorso" nonché un infermiere proprio dipendente quale "referente organizzativo del servizio di elisoccorso".

Per la base di Pavullo le nomine spettano alla Azienda Sanitaria di Bologna.

La D.A. ha l'obbligo di osservare i protocolli operativi che verranno emessi da ciascun "responsabile medico del servizio di elisoccorso" se non in contrasto con le normative che regolamentano le attività di volo e con quanto previsto dal presente capitolato.

Per garantire il necessario collegamento tecnico - operativo a livello regionale tra le basi di elisoccorso e la D.A., nonché per verificare l'effettiva applicazione di tutte le norme contrattuali, l'Azienda USL di Bologna, anche a nome e per conto della Regione, provvede a nominare una "Commissione per la verifica dell'applicazione della convenzione" (brevemente indicata come Commissione).

La D.A. è tenuta ad assicurare che in occorrenza gli eventi di Incidente/Inconveniente, che interessino qualsiasi elicottero della propria flotta, siano comunicati alla Commissione con immediatezza usando il mezzo più veloce a disposizione. A tale comunicazione deve far seguito la relativa relazione scritta trasmessa a mezzo fax o e-mail al Presidente della Commissione entro le 24 ore in caso di incidente e 48 per l'inconveniente, successive all'evento.

A seguire, la D.A. inoltrerà alla Commissione ulteriori informative in merito ai provvedimenti presi al fine di evitare o ridurre la possibilità del ripetersi dell'evento.

Relazioni su inconvenienti operativi consentono di migliorare il programma inerente la sicurezza documentando le condizioni dei potenziali rischi.

Relazioni su inconvenienti tecnici e sui difetti di funzionamento del materiale e meccanico consentono di acquisire valide informazioni in relazione alla affidabilità.

41.1 - COMPOSIZIONE DELLA COMMISSIONE

La composizione della Commissione è definita dal regolamento per il funzionamento della Commissione medesima adottato il 12 novembre 2012.

La commissione è costituita dai responsabili medici SSR (o loro delegato), dai responsabili infermieristici SSR del servizio di elisoccorso di ciascuna delle basi regionali e dal Presidente e coordinatore tecnico SAER come previsto dalla convenzione fra la AUSL di Bologna e il SAER, che esprimono parere sulle tematiche inerenti gli aspetti tecnico-operativi connessi alle proprie competenze.

L'Azienda USL di Bologna, d'intesa con l'Azienda Sanitaria di Romagna e l'Azienda Ospedaliera di Parma provvede a indicare un referente di area amministrativa.

Al momento dell'entrata in vigore del contratto, la D.A. deve indicare il nominativo dei propri rappresentanti in seno alla "Commissione", in numero di due.

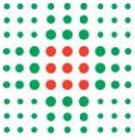
Il consulente aeronautico partecipa alle riunioni della Commissione aventi ad oggetto tematiche aeronautiche, operative ed addestrative.

41.2 - COMPITI DELLA COMMISSIONE

La Commissione, così come previsto dal su citato regolamento, ha i seguenti compiti:

- a) verificare la corretta applicazione della convenzione;
- b) relazionare periodicamente all'Azienda USL di Bologna sull'andamento dell'attività di elisoccorso regionale e sul rispetto delle clausole contrattuali da parte della D.A.;
- c) segnalare agli organi gestionali dell'Azienda USL di Bologna le inadempienze contrattuali da parte della D.A. ivi compresi i casi in cui si applicano le penali previste in capitolato;
- d) analizzare la situazione operativa delle basi;
- e) valutare i protocolli di utilizzo dell'aeromobile;
- f) suggerire eventuali provvedimenti da adottare sia a livello di singole Aziende UUSSLL e Ospedaliera, che eventualmente a livello regionale per garantire una ancor più puntualità ed efficacia del servizio, nel rispetto soprattutto delle garanzie di sicurezza;
- g) programmare l'attività addestrativa del personale sanitario.

(timbro e firma per accettazione)



41.3 - REGOLAMENTO DI FUNZIONAMENTO DELLA COMMISSIONE

L'attività della Commissione in parola è disciplinata dal regolamento attualmente in vigore.

L'Azienda Sanitaria di Bologna può modificare il regolamento, sentite le altre aziende sede di elisoccorso, adeguandolo alle esigenze che via via emergono nel corso dell'esperienza. L'Azienda USL di Bologna comunica le eventuali variazioni per iscritto alla D.A.

Di norma la Commissione esprime pareri rispetto alle questioni che le vengono sottoposte in base alle competenze previste nell'art. 41.2.

Tali pareri vengono trasmessi agli organi gestionali dell'Azienda USL di Bologna, nonché, se di competenza, alla D.A..

Il regolamento prevede i casi in cui è possibile rendere immediatamente vincolanti per la D.A. le determinazioni assunte dalla Commissione.

In particolare viene stabilito che diventano vincolanti per la D.A. tutte le determinazioni assunte con unanimità di pareri dei rappresentanti dell'Azienda USL e Azienda Ospedaliera e della D.A. ovvero con l'unanimità dei pareri dei rappresentanti delle Aziende USL e dell'Azienda Ospedaliera in assenza dei rappresentanti della D.A..

Le questioni che hanno particolare rilevanza amministrativa, prima di essere operative e vincolanti per la D.A., devono essere approvate dall'Unità Operativa Acquisti della AUSL di Bologna.

Nel regolamento è altresì stabilito che sono rimessi alla decisione degli organi gestionali dell'Azienda USL di Bologna tutti i casi in cui la D.A., in sede operativa, rifiuti di ottemperare a quanto stabilito.

Si rimanda al regolamento citato per tutti gli ulteriori aspetti di funzionamento e gestione della Commissione.

ART. 42.0 - CONTROLLO DI QUALITA'

42.1 - IL CONSULENTE AERONAUTICO

Il Consulente Aeronautico riferisce alla Commissione, di norma per il tramite del Coordinatore o direttamente ai Responsabili Medici e Infermieristici delle basi.

Tutte le relazioni del Consulente Aeronautico devono essere inviate alla Commissione e, se necessario, agli organi gestionali dell'Azienda USL di Bologna e alle singole basi interessate.

Il Consulente Aeronautico partecipa alle riunioni della Commissione aventi per oggetto tematiche aeronautiche, operative e addestrative.

La D.A. è tenuta a fornire la massima collaborazione possibile, a consentire l'accesso presso le proprie strutture, fornire i documenti ed atti che il Consulente Aeronautico richiede per l'espletamento dell'incarico.

In ogni caso il Consulente Aeronautico è tenuto a comunicare al solo Responsabile Medico di ogni base o al referente organizzativo la data e l'ora degli incontri e delle visite. Di norma un componente di parte pubblica è presente ad ogni incontro tra il Consulente Aeronautico e la D.A.. La mancanza del componente di parte pubblica non inficia in alcun modo l'operato del Consulente Aeronautico.

Il Consulente Aeronautico deve redigere il verbale di ogni incontro con la D.A..

Il Consulente Aeronautico è tenuto alla riservatezza in ordine alle notizie emergenti dai documenti esaminati. La Commissione indicherà il flusso informativo tra Commissione stessa, Consulente e D.A..

(timbro e firma per accettazione)



TITOLO VI - ALTRIONERI A CARICO DELLA D.A.

ART. 43.0 - IDENTIFICAZIONE ED IMMAGINE DEL SERVIZIO

Le colorazioni, le diciture, i logotipi ed i marchi che contraddistinguono le strutture, i mezzi e le attrezzature messe a disposizione dalla D.A. devono essere realizzate in modo che inequivocabilmente se ne evinca che il conduttore, gestore e responsabile del servizio di elisoccorso è la Regione Emilia Romagna ovvero le strutture pubbliche da essa delegate.

La D.A. deve realizzare a proprie spese tutti gli interventi che si rendano necessari per contraddistinguere il servizio di elisoccorso con la grafica stabilita dall'Azienda USL di Bologna e comunque garantendo i seguenti spazi sugli aeromobili:

- cm. 150x80 per ciascuno dei due lati;
- cm. 100x60 anteriormente;
- cm. 170x100 sul lato inferiore.

La colorazione di base degli aeromobili deve essere di colore unico e rispondente agli standard comunitari ovvero nazionali, se ed in quanto esistenti, distintivi della tipologia del servizio a cui l'aeromobile è dedicato, preferibilmente giallo oppure bianco e comunque omogenea per tutti gli aeromobili in servizio, ivi incluso l'aeromobile "stand-by".

La D.A. deve realizzare quanto sopra previsto con particolare riguardo ai colori e ai caratteri, utilizzando materiali compatibili con l'impiego aeronautico e comunque senza fare ricorso a "pellicole adesive".

La D.A. può usare proprie colorazioni, diciture, logotipi, marchi e immagini grafiche limitatamente alle seguenti modalità:

- senza limitazione gli identificativi obbligatori per norma aeronautica;
- per ogni aeromobile spazio massimo a disposizione della D.A.: due rettangoli (uno per lato) di dimensioni massime di cm. 30 x 100;
- per ogni divisa del personale aeronautico spazio massimo a disposizione della D.A.: un rettangolo di dimensioni massime di cm. 4 x 12;
- per ogni mezzo mobile spazio massimo a disposizione della D.A.: un rettangolo di dimensioni massime di cm. 10 x 20
- per ogni struttura fissa spazio massimo a disposizione della D.A.: un rettangolo di dimensioni massime di cm. 30 x 100.

In ogni caso la D.A. è obbligata, prima di eseguire qualunque applicazione, a sottostare a preventiva autorizzazione da parte della "Commissione".

ART. 44.0 – ASSICURAZIONI

La D.A. assicura l'aeromobile e l'equipaggio di condotta nel rispetto della normativa di legge.

La D.A. s'impegna a stipulare l'assicurazione per danni a terzi (RCT) con un massimale non inferiore Euro 25.000.000,00 per RCT globale e non inferiore a Euro 3.500.000,00 per ogni persona trasportata, quale responsabilità civile del vettore.

La D.A. s'impegna inoltre ad assicurare il personale sanitario per il caso morte e/o infortuni che dovessero accadere durante tutto l'arco di presenza presso la base di elisoccorso, durante i voli. e durante i periodi di attesa delle chiamate.

Per le basi operanti con servizi HHO/SAR ecc il personale sanitario e SAER deve essere assicurato anche durante le attività svolte a terra nell'ambito delle operazioni di emergenza e la copertura assicurativa va estesa anche alle attività di soccorso a terra generatesi durante giornate o orari di fermo tecnico e/o meteo.

La polizza deve prevedere espressamente la cumulabilità con altre eventuali coperture assicurative.

Il numero di persone assicurate non deve essere inferiore al numero di persone trasportabili da ciascun aeromobile, qualunque sia il tipo e per qualsiasi motivo l'esercente lo abbia posto in servizio.

La copertura assicurativa non deve essere inferiore per ciascuna persona a Euro 2.500.000,00 causa morte, Euro 2.500.000,00 per invalidità permanente e, per le basi operanti con servizi HHO/SAR, Euro 200,00 quale indennità giornaliera per ogni giorno di invalidità temporanea con franchigia di 3 giorni.

Copia di tutte le polizze, in corso di validità, devono essere consegnate all'Azienda USL di Bologna almeno venti giorni prima dell'inizio del servizio.

La D.A. si impegna a fornire copia di tutti i rinnovi, appendici e comunque qualsiasi variazione contrattuale inerente le polizze assicurative.

(timbro e firma per accettazione)



ART. 45.0 - ONERI DIVERSI

La D.A. deve inoltre provvedere a propria cura e spese:

- ai costi del proprio personale compreso il vitto, l'alloggio e le spese di viaggio, qualunque sia la causa che le ha generate;
- ai costi del carburante, lubrificante, del materiale di consumo, dei ricambi necessari alla condotta dell'aeromobile e dei mezzi di supporto della base, ad esclusione del solo carburante per i mezzi di cui al 1° capoverso dell'art. 21.0;
- ai costi derivanti da diritti aeroportuali, diritti di atterraggio/decollo, diritti di utilizzo di superficie;
- ogni altro onere in genere correlato all'attività dell'aeromobile e del proprio personale.

La D.A. deve dotare ciascuna base di un telefax, di una fotocopiatrice e di due linee telefoniche urbane a disposizione del proprio personale e del personale sanitario per le comunicazioni di servizio. Le linee telefoniche devono consentire la connessione ad internet ad alta velocità, ovvero a banda larga con tecnologia ADSL o superiore, con banda minima garantita di 128 Kb/s o superiore e complete dell'hardware necessario al collegamento alla rete informatica.

(timbro e firma per accettazione)



TITOLO VII - SERVIZI AGGIUNTIVI

ART. 46.0 NORME RELATIVE ALLA MODIFICA O ALL'AUMENTO DI ALCUNI SERVIZI IN CORSO DI APPLICAZIONE DEL CONTRATTO

Nel periodo di applicazione del contratto possono verificarsi situazioni od eventi che richiedono una modifica o un aumento dei servizi prestati dalla D.A.

Con le seguenti norme l'Azienda USL di Bologna intende garantirsi l'effettiva possibilità di modificare alcune attività previste in capitolato ovvero di aggiungerne altre in ragione delle possibili evoluzioni del sistema di soccorso regionale.

Nonostante che le caratteristiche proprie del settore delle emergenze sanitarie non consentano di prevedere tutte le situazioni e gli eventi che negli anni futuri potrebbero richiedere modifiche o integrazioni all'attuale programmazione dei servizi di soccorso, è tuttavia necessario tentare di prevedere i servizi e le attività che si renderanno necessari nei prossimi anni in funzione degli elementi conosciuti della programmazione territoriale, delle caratteristiche di sviluppo socio-economico regionale e delle dinamiche tendenziali di aggiornamento delle richieste di servizi da parte dell'utenza.

A scopo esemplificativo si elencano di seguito gli elementi conosciuti che potrebbero, nei prossimi anni, richiedere la modificazione dell'attuale assetto operativo:

- nella zona costiera aggiornamento dei servizi pubblici seguenti la riqualificazione del modello di offerta turistica;
- nella fascia collinare e montana ulteriore sviluppo del turismo escursionistico;
- ampliamento delle fasce orarie di durata del servizio fino ad una copertura in arco notturno

L'Azienda USL di Bologna si riserva anche la possibilità di riassetto in corso d'opera sulla base di:

- analisi e revisione dei dati e implicazioni progettuali;
- sopraccitate subentranti necessità operative;
- ottimizzazione delle risorse.

In ogni caso l'Azienda USL di Bologna non ha alcun obbligo a richiedere modifiche o servizi aggiuntivi, mentre la D.A. è obbligata a renderli effettivamente disponibili per tutto il periodo di applicazione del contratto nella forma e nei modi in cui si impegna a farlo in fase di offerta.

Il successivo elenco è strutturato in modo da poter essere utilizzato dalla D.A., in fase di offerta, per indicare, accanto ad ogni servizio, la disponibilità a fornirlo (a.1), l'eventuale costo (a.2), il tempo di attivazione

(a.3) (periodo di tempo espresso in giorni che intercorre tra il momento in cui l'Azienda USL chiede il servizio ed il momento in cui questo può essere effettivamente attivato) e il periodo minimo di apertura del servizio

(a.4) (periodo minimo di tempo espresso in giorni che deve intercorrere dal momento dell'apertura del servizio al momento della sua sospensione) ovvero la quantità minima della fornitura.

In fase di aggiudicazione della gara lo stesso schema verrà utilizzato per assegnare i punti relativi alla "valutazione dei servizi aggiuntivi".

46.1 - ELENCO DEI SERVIZI AGGIUNTIVI

46.1.1- ADEGUAMENTO INFRASTRUTTURE

Qualora la D.A., nei termini dell'ART. 28.1 abbia rilevato la necessità di interventi di ripristino per funzionalità, con opere di manutenzione straordinaria, può presentare in offerta un progetto di attuazione delle opere con corrispondente proposta economica

46.1.2 - GESTIONE INFRASTRUTTURE

In analogia a quanto indicato all'ART. 37.0 per competenze e provvedimenti, qualora in vigenza di contratto si verificano le condizioni per le quali è prescritto che un'eliperficie o un nuovo eliporto siano "gestiti", l'Azienda Sanitaria di competenza territoriale può richiedere alla D.A. di assolvere a tali funzioni.

La gestione dell'infrastruttura non implica automaticamente la fornitura del Servizio di Soccorso e Lotta Antincendio.

Nell'offerta la ditta concorrente deve indicare il costo mensile espresso in Euro per l'attività di gestione.

(timbro e firma per accettazione)



46.1.3 – SERVIZIO SOCCORSO E LOTTA ANTINCENDIO

In analogia a quanto indicato all'ART. 37.0 per competenze e provvedimenti, qualora in vigore di contratto si verificano le condizioni per cui l'elisuperficie o l'eliporto siano dotati di un servizio di Soccorso e Lotta Antincendio, l'Azienda USL di Bologna può richiederne la fornitura alla D.A., anche a prescindere dalle funzioni di "Gestione" sopra richiamate.

Il servizio diurno decorre dall'orario di primo avvio fino all'orario di ultima chiusura con riferimento agli orari delle basi regionali, se diversi.

Nel caso di attività notturna, l'orario di servizio corrisponde a quello dell'elicottero "attivabile"

Nell'offerta la ditta concorrente deve indicare per singola circostanza di:

- estensione all'attività notturna di servizio già attivo in arco diurno
- istituzione del servizio "ex novo"
- a) Se si avvale di ditta terza configurando le condizioni di subappalto
- b) il costo espresso in Euro per "minuto apertura del servizio" distinguendo per riferimento agli Articoli
 - 2.3 - TEMPO DI SERVIZIO di Titolo I; e
 - 46.1.4 – ESTENSIONE DEL TEMPO DI SERVIZIO
- b) il periodo di preavviso per l'attivazione (che in ogni modo non potrà superare i mesi 6)
- c) il periodo minimo di tempo per cui deve restare attivato.

46.1.4 – ESTENSIONE DEL TEMPO DI SERVIZIO DIURNO

Per singola base operativa può essere determinata l'estensione dei tempi di programmazione del servizio nell'arco diurno che, data la corrispondente maggiore durata, è di norma correlata al periodo intercorrente fra Aprile e Settembre. Per tale circostanza l'incremento dei tempi di servizio deriva dall'orario stabilito di inizio fino all'orario del tramonto corrispondente alle effemeridi della località.

Lo schema di impiego dell'Operatore Aereo, da presentarsi con la documentazione di gara e per singola base operativa, deve essere articolata per le seguenti opzioni di inizio servizio:

- 1) alle 07:30
- 2) all'orario dell'alba
- 3) ad altro orario indicato compreso tra alba e 7.30

con previsione dell'alternarsi di due equipaggi al giorno in caso di durata superiore ai limiti prescritti per il singolo equipaggio

Nell'offerta la ditta concorrente deve indicare, con il tempo di preavviso necessario per l'attivazione corrispondente all'incremento dell'attività diurna da Aprile a Settembre inclusi, il costo aggiuntivo espresso in Euro per "Tariffa A" e differenziato per estensione del servizio di attività diurna riferita in a)1) e a)2) e a)3)

46.1.5 – SERVIZI ESTESI AD ATTIVITA' NOTTURNA

L'estensione dei servizi all'attività notturna può prevedere l'impiego di elicottero di tipologia diversa da quella al momento impiegata.

In sede di offerta, la Ditta Concorrente è invitata a presentare un progetto differenziato che preveda l'impiego di un elicottero di tipo già in servizio, ovvero la sostituzione con altro tipo.

Per il progetto è inteso il riferimento al Regolamento (UE) N. 965/2012 della Commissione del 5 ottobre 2012 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.

Quali elementi significativi è fatto riferimento alla composizione di equipaggio di condotta, prescritto di due piloti, con effetto sugli orari di servizio, ed alle caratteristiche dell'elicottero.

a) Tempi di servizio

L'attività notturna è intesa a dare una maggiore continuità del servizio sull'arco delle 24 ore. A tal fine si tiene conto dei seguenti criteri:

- l'alternarsi tra un equipaggio pilota singolo per l'attività diurna ed un equipaggio plurimo, per l'attività notturna,
- possibili periodi fissi di eventuale sospensione del servizio, oppure una attività operativa oraria ridotta, durante le 24 ore.

Lo schema di impiego dell'Operatore Aereo, da presentarsi con il progetto e per singola base operativa, deve essere articolata per le seguenti opzioni:

(timbro e firma per accettazione)



- 1) equipaggio plurimo decorrente dal termine del servizio programmato diurno per la durata di 12 ore, con soluzione di continuità nei periodi di arco diurno inferiori a 12 ore
- 2) equipaggio plurimo anche per attività diurna a copertura del servizio senza soluzione di continuità, fatte salve interruzioni per interventi di manutenzione giornalieri occorrenti

b) Elicottero

Oltre alle caratteristiche già definite nei precedenti Articoli, il progetto deve portare in opzione la condotta di "Operazioni con sistemi d'immagine di visione notturna".

Nell'offerta la ditta concorrente deve indicare, con il tempo di preavviso necessario per l'attivazione del servizio e secondo tipologia di elicottero con cui intende fornire il servizio:

- a) se di tipo tra quelli già in operazioni
- b) se di tipo sostitutivo,

il costo differenziato espresso in Euro per "Tariffa A " secondo i punti a)1) e a)2), e "Tariffe B" per tempi di volo.

46.1.6 - CHIAMATA ESTEMPORANEA

In particolari situazioni operative quali i trasporti per attività trapiantistica, i trasferimenti su tratte extraregionali, la predisposizione di servizi di assistenza sanitaria a manifestazioni sportive, religiose o culturali di massa ed altre attività simili, le centrali operative possono trovarsi nelle condizioni di dover richiedere l'utilizzo di un ulteriore aeromobile, solo per il periodo strettamente necessario a far fronte all'occasionale esigenza.

Nell'offerta la Ditta Concorrente deve indicare distintamente per l'aeromobile che prevede di impiegare:

- a.1 - se la ditta è in grado di fornire il servizio indicando il tipo di elicottero che intende impiegare;
- a.2 - la tariffa per ora di volo (in relazione a quanto normalmente avviene sul mercato dei servizi a chiamata estemporanea si riconosce solo una tariffa correlata con l'ora di volo);
- a.3 - il tempo di preavviso per il posizionamento presso la Base Operativa di Bologna;
- a.4 - il numero di ore di volo minime (giornaliere e/o totali) per le quali la ditta ritiene di poter attivare l'aeromobile.

46.1.7 - SITO DI ADDESTRAMENTO HEMS/SAR

Per contenere il livello di rischio connesso con siti occasionali, è resa disponibile un'area, in località Lama di Setta - denominata Palestra di Badolo - ove si attuano le attività di addestramento finalizzato allo sbarco/imbarco in volo a punto fisso e per l'uso del verricello.

Fatta salva la competenza dell'Operatore Aereo per accettazione con sopralluogo e l'autorità del comandante per le operazioni contingenti, si richiede alla D.A. di formulare un progetto attinente:

- le attività addestrative richiamate, da attuarsi in ambiente estivo con modalità esecutive da concordare con la Committente
- la fornitura e la manutenzione di argano per la struttura denominata "Castello di manovra" la cui predisposizione è a cura dell'AUSLBO
- l'allestimento dell'area prospiciente la postazione GECAV118 denominata "Ex Campo Base 5 Cerri" sita in Via Val di Setta 5 Lama di Setta -Vado (Bo) provvedendo alla fornitura di sabbie;

inoltre, si chiede di prospettare l'integrazione dell'impianto e delle attrezzature anche con sistema atto alla simulazione e/o altro presidio didattico ritenuto utile e individuato nel progetto formativo stesso.

Nell'offerta, in esito a sopralluogo, la ditta concorrente è invitata a presentare le condizioni di dettaglio sia tecniche, con eventuali interventi a miglioria, sia economiche corrispondenti.

L'offerta deve dare indicazione del tempo di preavviso, della durata minima dell'incarico, e del corrispettivo economico su base mensile.

(timbro e firma per accettazione)



TITOLO VIII - PENALI

ART. 47.0 – RITARDO NEI TEMPI DI DECOLLO

Con riferimento all'ART. 18.3.1, qualora la "Commissione" riconosca la responsabilità dei ritardi a carico della D.A., dopo tre episodi, verrà applicata una penale pari all'ammontare di 1 ora volo per ogni ulteriore episodio.

47.1 - AEROMOBILE FUORI SERVIZIO

Indipendentemente dal sistema utilizzato e indicato ai rispettivi articoli da 19.0 a 19.3.4, nei casi in cui la somma dei tempi di "fuori servizio tecnico" e "fuori servizio organizzativo" di una singola giornata di apertura del servizio superi le tre ore (quindi dal 181° minuto in poi) si farà ricorso all'applicazione di una penale calcolata secondo la seguente formula:

$$\{[(K-180) \times (K-180)] : (K \times Z)\} \times Y$$

dove

- K corrisponde alla somma dei tempi di "fuori servizio tecnico" e "fuori servizio organizzativo" di una singola giornata;
- Y corrisponde al valore in Euro della TARIFFA "B" di cui all'art. 25 (relativa alla base dove avviene il fuori servizio);
- Z corrisponde ad un coefficiente rilevabile dal seguente elenco:

Z = 60 in corso di applicazione del "sistema A" di sostituzione aeromobile di cui all'art. 19.3.1;

Z = 80 in corso di applicazione del sistema "B" di sostituzione aeromobile limitatamente ai casi di "fuori servizio imprevedibile-B2";

Z = 20 in corso di applicazione del sistema "B" di sostituzione aeromobile limitatamente ai casi di "fuori servizio prevedibile-B1";

Z = 60 nei casi di "fuori servizio organizzativo".

NOTE:

1. Nel caso in cui la "Commissione" verifichi che la dichiarazione di "fuori servizio tecnico" sia stata ritardata, la penale relativa al periodo di ritardo sopra riferita verrà raddoppiata.
2. Il sistema di calcolo di tale penale deve essere inserito nel sistema informatico, di cui all'ART. 29.0 e quindi completamente automatizzato.
3. La "tariffa B" è comunque inapplicabile per i periodi di tempo in cui l'aeromobile risulta in stato di "fuori servizio organizzativo" ovvero "fuori servizio tecnico".
4. Nel caso di fermi tecnici dell'aeromobile in servizio fisso di stand-by di cui all'ART. 19.3.1, o nel caso di momentaneo allontanamento da una base regionale, si applicherà per ciascun giorno o frazione di giorno superiore alle 4 (quattro) ore una penale di Euro 700,00.

47.2 – OBBLIGO DI POSIZIONAMENTO DEL MEZZO “STAND BY”

Nel caso in cui su un periodo di tre mesi consecutivi si siano verificati casi per oltre 2 (due) volte oppure si siano sommate più di 4 (quattro) ore in condizioni di "fuori servizio prevedibile B1" e ciò sia stato su una stessa base oppure cumulativamente su due basi diverse, la D.A. deve provvedere a posizionare in una base regionale il mezzo di stand-by.

47.3 – ESECUZIONE DI MANUTENZIONE

Nel caso vi sia evidenza che presso le basi operative siano, o siano state, eseguite attività di manutenzione in difformità alle limitazioni contenute nella LOA dell'Operatore Aereo, per ciascuna delle giornate corrispondenti si applica una penale pari al 50% della Tariffa B.

ART. 48.0 – EQUIPAGGIAMENTI

In caso di inadempienze nella dotazione agli elicotteri degli equipaggiamenti anche sanitari previsti dal contratto, oltre che nel caso di avaria ad un singolo equipaggiamento, con esclusione dell'indisponibilità del verricello per missioni HEMS/SAR, sarà applicata una penale pari a Euro 250,00 per ciascun giorno, o frazione di giorno superiore a 6 ore, di indisponibilità con cumulo dei valori di penale.

(timbro e firma per accettazione)



48.1 - ATTREZZATURE E IMPIANTI SANITARI

Ogni ora di indisponibilità di ogni dispositivo sanitario, comprese le dotazioni elencate in Tabella all'ART 21.4.1 "Elettromedicali e dotazioni richieste per l'attività di elisoccorso RER" e numerate da 1 a 12, per mancata manutenzione o mancata sostituzione, comporta una penale pari al 30% (trenta per cento) della tariffa dell'ora volo.

Condizioni di mancata manutenzione o mancata sostituzione delle dotazioni elencate in Tabella all'ART 21.4.1 "Elettromedicali e dotazioni richieste per l'attività di elisoccorso RER" e numerate da 13 a 28 comportano, per ciascun elemento, una penale pari al 10% (dieci per cento) della tariffa dell'ora volo.

In caso di ritardi o inadempienze nella fornitura delle attrezzature e degli impianti sanitari, l'Azienda USL Bologna procede all'acquisto in danno in base a giudizio della Commissione.

48.2.- IMPIANTO OSSIGENO

La D.A. deve particolarmente curare la ricarica e la funzionalità degli impianti di ossigeno.

Si applica una penale pari a Euro 600,00 ogniqualvolta un impianto che a termine missione risulta scarico per più del 60% della sua capacità, non viene immediatamente ripristinato.

48.3 – DOTAZIONI DI ART. 38.0

Nel caso di fermo tecnico "non prevedibile" dell'elicottero e mancato ripristino dell'efficienza per carenza della relativa scorta richiesta nell'ART 38.0 si applicano le condizioni di "fermo prevedibile".

ART. 49.0 - INOSSERVANZA DEI LIMITI DI SERVIZIO

Ogniqualvolta il personale della D.A. opera oltre i limiti per giorni consecutivi di servizio riportati nel presente Capitolato o dalle normative di riferimento (quali dei due più restrittivo), la "Commissione" valuterà se ricorrere alla sospensione del servizio per "inadempienza della D.A." e quindi non saranno operanti le tariffe A, e B, di cui all'art. 19.0 e seguenti.

Le eventuali possibilità di deroga, che comunque non dovranno comportare alcuna inosservanza alle normative vigenti e potranno essere motivate esclusivamente da improvvise e particolarmente gravi situazioni operative (es. macroemergenze, ecc.), saranno valutate dalla Commissione.

ART. 50.0 - MANUTENZIONE ORDINARIA A STRUTTURE E IMPIANTI FORNITE DALLA DITTA APPALTANTE

I danni dovuti alla mancata manutenzione alle strutture e impianti dati in concessione, uso e gestione alla D.A. (hangar, sistema antincendio, struttura sosta equipaggio, impianto fisso carburante) saranno addebitati alla D.A. stessa. Inoltre, per ogni giorno in cui:

- la struttura di ricovero per l'aeromobile,
- il sistema fisso di rifornimento,
- impianti di sicurezza e sistema antincendio,

di ogni singola base non risulti pienamente funzionante, si applica la penale corrispondente a Euro 600,00 per ogni singolo sistema/impianto con cumulo dei valori di penale.

L'Azienda USL di Bologna non riconosce comunque i tempi di volo impiegati dagli aeromobili negli spostamenti tra le basi operative ed eventuali alloggiamenti posti al di fuori dell'aria ospedaliera o per rifornimenti fuori sede.

ART. 51.0 - DOTAZIONI, SERVIZI E STRUTTURE DI SUPPORTO FORNITI DALLA D.A.

I danni dovuti alla mancata manutenzione alle strutture e impianti dati in concessione, uso e gestione alla D.A. (hangar, sistema antincendio, struttura sosta equipaggio, impianto fisso carburante) saranno addebitati alla D.A. stessa. Inoltre, per ogni giorno in cui:

- la struttura di ricovero per l'aeromobile,
- il sistema fisso di rifornimento,
- impianti di sicurezza e sistema antincendio,

di ogni singola base non risulti pienamente funzionante, si applica la penale corrispondente a Euro 600,00 per ogni singolo sistema/impianto con cumulo dei valori di penale.

(timbro e firma per accettazione)



L'Azienda USL di Bologna non riconosce comunque i tempi di volo impiegati dagli aeromobili negli spostamenti tra le basi operative ed eventuali alloggiamenti posti al di fuori dell'aria ospedaliera o per rifornimenti fuori sede.

ART. 52.0 - SOSTITUZIONE DI AEROMOBILE

Nei casi in cui eventuali sostituzioni dell'aeromobile non avvengano secondo le previsioni riportate all'art. 40.3.1 e/o la sostituzione avviene con mezzi di tipologia diversa valgono le seguenti norme:

- Se l'aeromobile in sostituzione ha caratteristiche diverse da quello che sostituisce, ma identiche a quelle di un aeromobile impiegato su un'altra base, le tariffe B e C applicabili saranno corrispondenti a quelle previste in offerta per tale tipo, fino a un massimo di 200 ore/anno di sostituzione, calcolate in base alle ore di apertura del servizio (tariffa B); oltre questo limite verranno applicate le tariffe B e C dell'aeromobile operante in sostituzione diminuite del 25%;
- Se l'aeromobile in sostituzione è di tipo identico ad uno di quelli previsti nel contratto ma ha caratteristiche e attrezzature "sostanzialmente diverse", le tariffe B e C vengono applicate con una riduzione del 50%. Per caratteristiche "sostanzialmente diverse" si intendono le differenze negli allestimenti tra le quali comunque vanno intese: la collocazione della barella e della culla termica non conformi alle norme di certificazione ovvero inibiscono la disponibilità del posto affiancato al pilota, l'impianto ossigeno di tipo fisso come da art. 5.4, l'aspiratore centralizzato, l'impianto elettrico atto al funzionamento delle apparecchiature elettriche di cui all'art. 5.4, ovvero nel funzionamento dei sistemi radio (es. modifiche delle modalità di ricezione e trasmissione da parte dei singoli operatori);
- Se l'aeromobile in sostituzione è di tipo identico ad uno di quelli previsti nel contratto, ma ha caratteristiche e attrezzature "non sostanzialmente diverse", si applica una riduzione del 25%. Per caratteristiche "non sostanzialmente diverse" si intende ogni particolare che abbia "rilevanza" ai fini dell'impiego operativo e stabilito in sede di Commissione.

ART. 53.0 – AEROMOBILE NON CONFORME

Nei casi in cui l'aeromobile in servizio abbia un'avaria che limiti l'impiego a condizioni di VFR, o per inefficienza del verricello l'aeromobile non sia disponibile per missioni SAR, per il periodo di "non conformità" le tariffe B e C vengono applicate con una riduzione del 50%.

ART. 54.0 – NON GRADIMENTO DEL PERSONALE DELLA D.A.

In ogni caso, data la natura particolare del servizio, non sono ammissibili ripercussioni negative sull'attività in essere imputabili a comportamenti del personale dipendente della D.A.. Conseguentemente l'Azienda USL di Bologna, su proposta della "Commissione", può evidenziare il "non gradimento" e chiedere quindi la sostituzione del personale della D.A. e del gestore della base da effettuarsi entro 15 giorni dalla comunicazione.

E' facoltà della Commissione valutare la corretta applicazione delle norme contrattuali inerenti la turnazione del personale di cui agli ARTT. 23.0, 24.0 e 25.0. Nel caso la D.A. procedesse a immotivate sostituzioni, a impiegare personale non avente le caratteristiche indicate, fermi restando i minimi della norma attinente, si applica comunque una penale di Euro 7.000,00 a inadempienza, salvo il diritto al non gradimento.

ART. 55.0 - SERVIZI AGGIUNTIVI

L'Azienda Sanitaria di Bologna procede all'acquisto "in danno" ogniqualvolta un servizio "aggiuntivo" non sia messo a disposizione nei tempi e nei modi con cui la D.A. si era impegnata a fornirlo in fase di offerta.

ART. 56.0 – DISATTIVAZIONE DEL SERVIZIO

Nel caso di inadempienza da parte della D.A. l'Azienda Sanitaria di Bologna può, con propria autonoma determinazione, sospendere il servizio di una o più basi e quindi di fatto rendere inapplicabili le tariffe attinenti i servizi della D.A.

(timbro e firma per accettazione)



ART. 57.0 - MODALITA' ESECUTIVE

In attuazione della politica per la Qualità, Sicurezza e tutela dell'Ambiente dell'Azienda Sanitaria Appaltante, la titolarità di licenze, certificati, autorizzazioni e quant'altro necessario per lo svolgimento delle attività in appalto è condizione necessaria ma non sufficiente a soddisfare i requisiti ed i presupposti su cui si fonda il rapporto con la D.A..

L'istituzione del servizio di verifica attraverso la Commissione ha di fatto lo scopo di constatare fin dall'inizio e per la durata del contratto, la rispondenza nella effettiva cultura per la Qualità da parte della D.A..

Nel caso di inadempienza da parte della D.A., trascorsi 10 (dieci) giorni, dall'avviso di ottemperanza, l'Azienda Sanitaria di Bologna provvederà direttamente a rendere esecutive le decisioni della Commissione applicando gli oneri che ne deriveranno direttamente alla D.A..

ART. 58.0 - RISOLUZIONE DEL CONTRATTO

Il contratto di appalto può essere risolto in tronco a solo giudizio dell'Ente appaltante e con semplice comunicazione scritta, nei seguenti casi in cui la D.A.:

- a) di fatto abbandoni il servizio senza giustificato motivo;
- b) incorra in grave e provata indegnità;
- c) venga richiamata per iscritto per almeno tre volte.

L'Azienda Sanitaria di Bologna si riserva il diritto al risarcimento dei danni che dovessero derivarle sia per le inadempienze contrattuali, sia dalla necessità di provvedere a eventuali sostituzioni del servizio, anche solo in una delle basi oggetto della presente gara, tramite accensione di contratti con altre Ditte.

Per accettazione:
(timbro e firma
del Legale Rappresentante)

Timbro e firma del Legale Rappresentante della ditta, per espressa accettazione ai sensi degli artt. 1341-1342 del vigente Codice Civile, degli articoli: 2, 4, 10, 11, 13, 18, 20, 21, 24, 25, 26,27, 37, 39, 40, 44, Titolo VIII, 47, 48, 50, 55.

(timbro e firma per accettazione)

APPENDICE 1 - GLOSSARIO E ACRONIMI

Anno solare: intervallo di tempo che ha inizio il 01.01 e termina il 31.12

Attività di volo diurna: Per attività di volo diurna si intende quella effettuata da 30 minuti prima del sorgere del sole, a 30 minuti dopo il tramonto del sole, avendo come riferimento le effemeridi del luogo

Attività di volo notturna: Per attività di volo notturna si intende quella effettuata da 30 minuti dopo il tramonto del sole, a 30 minuti prima del sorgere del sole, avendo come riferimento le effemeridi del luogo

Aviosuperficie: Un'area idonea alla partenza ed all'approdo di aeromobili, area non appartenente al demanio aeronautico e non destinata ad aeroporto privato

Base: Aeroporto, Eliporto, Aviosuperficie, Elisuperficie, Sede Operativa dell'azienda ove viene svolto il servizio

Eliporto: Un aeroporto, o un'area definita su una struttura, ad uso esclusivo degli elicotteri per l'arrivo, la partenza e i movimenti a terra, conforme ai requisiti del Regolamento Enac.

Elisoccorso in Montagna: E' un volo il cui scopo è quello di dare una immediata assistenza alle persone minacciate da un imminente e grave pericolo da un ambiente ostile.

Elisuperficie: Area (aviosuperficie) idonea alla partenza ed all'approdo di elicotteri.

Flight Recorder: registratore di volo.

Gestore dell'eliporto/elisuperficie: Persona fisica o legale rappresentante della persona giuridica legittimata a gestire l'eliporto/elisuperficie in quanto Titolare dell'eliporto o soggetto al quale il Titolare ha trasferito l'esercizio.

Giorni di riposo Giorni consecutivi, durante i quali il personale di condotta è libero da qualsiasi impegno. Il singolo giorno di riposo comprende due notti locali

Giorni di servizio Giorni consecutivi, durante i quali il personale di condotta è in servizio presso la base, come richiesto dall'esercente a prescindere dalla durata del servizio svolto nelle 24 ore.

Giorno locale: Periodo di tempo di 24 (ventiquattro) ore che inizia alle ore 00:00 locali

Intervento di Soccorso con Verricello: E' un intervento di soccorso mediante elicottero nel quale, per l'impossibilità di atterrare, viene usato il verricello di bordo per lo sbarco/imbarco di personale o materiale.

Notte locale: Periodo di 8 ore compreso tra le 22:00 e le 08:00 ora locale

Orario di presentazione in base/cambio turno: Orario definito dall'operatore, che tiene conto dello svolgimento di ogni operazione necessaria per l'apertura della base, della preparazione del volo e/o delle operazioni di passaggio di consegna con l'equipaggio smontante al cambio del turno (cambio equipaggio con servizio che si svolge senza soluzione di continuità). L'orario non potrà essere inferiore a 15 (quindici) minuti prima dell'inizio dell'operatività HEMS e/o SAR o dell'orario di inizio operatività dell'equipaggio montante,

Orario di chiusura della base/cambio turno: Orario che tiene conto dello svolgimento di ogni operazione necessaria alla chiusura dell'attività di volo e/o della base e/o del passaggio di consegne con l'equipaggio montante al cambio turno (cambio equipaggio con servizio che si svolge senza soluzione di continuità). L'orario non potrà essere inferiore a 15 (quindici) minuti dopo la fine dell'operatività HEMS e/o SAR o dell'orario prefissato di termine servizio dell'equipaggio smontante

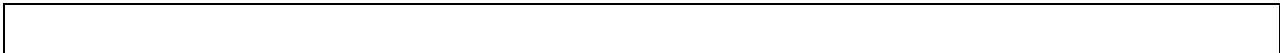
Periodo di riposo Periodo di tempo, libero da qualsiasi servizio, che deve essere usufruito dal membro di equipaggio prima di intraprendere un servizio di volo.

Piazzola per elicotteri: Una piazzola adatta al parcheggio di un elicottero dove terminano le operazioni di circolazione al suolo e dove un elicottero può effettuare una operazione di presa di contatto o involarsi per una traslazione in effetto suolo

Schema d'impiego: Lo schema di impiego è un documento obbligatorio da sottoporre ad approvazione dell'Enac e da inserire quale parte integrante nel Manuale delle .Lo schema descrive nel dettaglio come l'operatore organizza l'attività di lavoro nel rispettare i limiti dei tempi di volo e di servizio e requisiti di riposo degli equipaggi di condotta

Tempo di servizio E' il tempo che comincia con la presentazione in base (Aeroporto, Eliporto, Aviosuperficie, Elisuperficie, Sede Operativa dell'azienda) del personale di condotta come da richiesta dell'esercente e termina con la chiusura della base stessa o con l'orario stabilito dall'esercente.

(timbro e firma per accettazione)



Tempo di volo E' il tempo trascorso in volo quale membro di un equipaggio di condotta e va computato da quando il rotore dell'elicottero inizia a girare a quando si ferma.

Titolare dell'eliporto: Persona fisica o legale rappresentante della persona giuridica titolare del diritto di proprietà o di altro diritto reale sull'eliporto

CRM Coordinamento tra membri di equipaggio
CVR Cockpit Voice Recorder (Registratore Voce di Cabina)
C.V.S Coordinatore di Volo Sanitario
COA Certificato di Operatore Aereo
D.A. Ditta Aggiudicataria del contratto del Servizio di Elisoccorso
ELT(A) (*Automatic Emergency Locator Transmitter*) radiolocalizzatore di emergenza
ENAC Ente Nazionale per l'Aviazione Civile
EGPWS Enhanced Ground Proximity Warning System
FDR Flight Data Recorder (Registratore Dati di Volo)
HCM Hems Crew Member (Membro di equipaggio HEMS)
HEMS Helicopter Emergency Medical Service (Servizio di Elisoccorso)
HHO Helicopter Hoist Operations
IO Istruzioni Operative
IFR Instrument Flight Rules (Regole del Volo Strumentale)
IMC Instrumental Meteorological Conditions (Condizioni di Volo Strumentali)
I.P. Infermiere Professionale
PO Procedure Operative
SAER Soccorso Alpino Emilia Romagna
SAR Search And Rescue.
TEsaer Tecnico Elisoccorso esperto di soccorso in ambiente ostile e/o impervio
VFR Visual Flight Rules (Regole del Volo a Vista)

(timbro e firma per accettazione)

--

APPENDICE 2 - BASI OPERATIVE

BASI OPERATIVE HEMS						
Nota	Denominazione elisuperficie	Gestore	Coordinate	E	N	HUB
	Parma Ospedale Maggiore	Riccardo Orlando	44°48'0.26"N 10°18'31.77"E			✓
		Movimenti nel semestre critico:		5,3		
	Bologna Ospedale Maggiore	Riccardo Orlando	44°30'23"N 11°18'45"E			✓
		Movimenti nel semestre critico:		5,8		
	Ravenna Ospedale Civile	Riccardo Orlando	44°24'34.04"N 12°11'12.09"E			
		Movimenti nel semestre critico:		4,9		
	Pavullo nel Frignano (MO) Aeroporto "G. Paolucci"	Dati di riferimento: AIP Italia				

(timbro e firma per accettazione)