



Quesito 1:

Si considerino i riferimenti seguenti del Capitolato Tecnico:

- Art.2.2 (b) Composizione degli equipaggi di condotta (p.12/76)
“La composizione dell'equipaggio di condotta si differenzia nei seguenti termini:
- Base HEMS e NVIS con operatività H24: sia di giorno che di notte, 2 piloti (Comandante e Co-pilota)

- Base con operatività diurna fino a 12h30' e basi HJ per tutta la durata dell'anno: 1 Pilota Comandante (2 piloti – 1 Comandante e 1 Co-pilota, nel caso di elicottero in offerta certificato per il trasporto di oltre 10 passeggeri). Nota 1. Per quanto concerne gli ulteriori componenti dell'equipaggio di missione, è fatto riferimento al successivo art. 17.6.

Nota 2. Per eventuali variazioni alla composizione dell'equipaggio in ragione di variazioni / integrazioni alle capacità operative del servizio nel corso di applicazione del contratto, è fatto riferimento ai servizi aggiuntivi così come previsti dal Titolo VII della seconda parte del presente Capitolato Speciale.”

- Art. 18.3 ORARIO LIMITE DI ACCETTAZIONE DELLE CHIAMATE (p.29/76) “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.”

Considerando che secondo la NI-2020-021 del 03 giugno 2020 - rev.1 ENAC, è previsto che:

- Per missioni HEMS notturne (si intendono anche le missioni accettate in prossimità della scadenza delle effemeridi), l'equipaggio minimo è composto da due piloti. Sono consentiti equipaggi formati da un pilota più un HEMS Crew Member, che occupi il posto del copilota, solo se le operazioni avvengono in specifiche aree geografiche definite dall'operatore nel Manuale Operativo, tenendo conto di quanto riportato nel Regolamento 965/2012 nei requisiti SPA.HEMS.130(e)(2)(ii) e in GM1SPA.HEMS.130(e)(2)(ii), i quali prevedono, tra l'altro, che la topografia e l'illuminazione artificiale del terreno (cultural lighting) consentano un volo a vista senza monitoraggio degli strumenti.

- Per missioni HEMS + HHO NOTTURNE l'equipaggio di condotta minimo è composto da due piloti più almeno un HHO Crew Member. La stessa NI prevede anche la possibilità che in taluni casi l'equipaggio comprenda solo un pilota, assistito da un HCM seduto al posto del copilota. In tal caso è necessario almeno un secondo Technical Crew Member qualificato come HHO Crew Member.

Ad ogni modo, lo spostamento in volo dell'HCM dalla cabina di pilotaggio alla cabina passeggeri e viceversa, come richiesto dal capitolato tecnico, non è consentito e pertanto procedure di compagnia che prevedano spostamenti dell'HTC dal posto di pilotaggio alla cabina passeggeri e viceversa durante voli HEMS, sono da considerarsi non conformi alla normativa applicabile.

Si chiede pertanto di chiarire:

1) se per missioni accettate in prossimità di scadenza effemeridi e che potrebbero protrarsi oltre tale scadenza, sulle Basi con operatività diurna fino a 12h30' e basi HJ si potranno accettare missioni SOLO verso le specifiche aree geografiche succitate senza imputazione di alcuna responsabilità all'operatore aggiudicatario;

- 2) La disponibilità costante per la base di Pavullo di un HHO Crew Member oltre ad un HEMS Crew Member;
- 3) se per missioni accettate in prossimità di scadenza effemeridi e che potrebbero protrarsi oltre tale scadenza, sulle Basi con operatività diurna fino a 12h30' e basi HJ, in caso di volo notturno al di sotto delle minime previste dalla SPA.HERMS.120 dovrà essere sempre presente a bordo il copilota;
- 4) Le modalità di interfaccia con il Regolamento sull'impiego, sui limiti dei tempi di volo e di servizio e requisiti di riposo per l'equipaggio di condotta degli elicotteri adibiti al trasporto aereo di passeggeri per collegamenti con piattaforme petrolifere, per servizio medico di emergenza e per attività di ricerca e soccorso in montagna, in relazione a quanto previsto al punto 4.2 circa la composizione degli equipaggi in attività HEMS-SAR notturna.

Risposta 1:

- 1) Per quanto concerne le basi con operatività diurna (fino a 12 ore e 30' minuti oppure HJ), in accordo alle previsioni del paragrafo 18.3 del Capitolato, le missioni possono essere accettate fino all'orario del tramonto. Nel caso in cui gli interventi attivati comportino l'ipotesi di superamento dei limiti previsti per il volo diurno condotto in accordo alle regole del volo a vista (VFR), possono ricorrere le circostanze di applicabilità del paragrafo 19.1 del Capitolato (occasionale sosta notturna dell'aeromobile in un altro sito).
- 2) Come esplicitato al paragrafo 17.6.1 del Capitolato, presso la base di Pavullo è atteso che la D.A. metta sempre a disposizione un membro di equipaggio con qualifica HCM e HHO.
- 3) Come chiarito al precedente punto 1), presso le basi con operatività diurna (fino a 12 ore e 30' minuti oppure HJ) non si prevede di effettuare missioni di volo notturno condotto in accordo alle regole del volo a vista (VFR).
- 4) Non si ravvedono difformità tra i contenuti del Capitolato Speciale del servizio ed il citato regolamento ENAC, che costituisce parte integrante delle discipline di riferimento adottate per la stesura stessa dei contenuti del Capitolato (paragrafo 1.1).

Quesito 2:

Si considerino i riferimenti seguenti del Capitolato Tecnico:

- Art. 2.2 (a) Elenchi nominativi del personale DA – Nota 1 “Quando la figura di HCM e/o HHO è prevista per specifica operatività della base, secondo quanto riportato agli ART. 17.6 e 17.6.1, questo ruolo può essere svolto da personale della D.A. anche diverso da quello con qualifica di tecnico di manutenzione; in questo caso, il loro numero è da sommare a quello già previsto per i tecnici di manutenzione.”
- Art. 17.6 (a) Organizzazione del personale sanitario e del soccorso (p.24/76) “Vengono considerati quali componenti dell'equipaggio di missione diversi dall'equipaggio di condotta, le figure di seguito indicate.a) Membro di equipaggio HEMS (HCM – HEMS Crew Member) La funzione principale dell'HCM è quella di coadiuvare il Comandante nella gestione della missione, in particolare per quanto concerne la prevenzione di collisioni in volo e la riduzione del carico di lavoro per la parte sanitaria della missione, mantenendo i contatti con gli Enti di soccorso che coordinano l'intervento. A tale compito può essere assegnato personale infermieristico delle Aziende Sanitarie ed Ospedaliere di riferimento, oppure personale della D.A. In entrambi i casi, tutto il personale impiegato nel ruolo di HCM deve svolgere le attività teorico-pratiche di addestramento e controllo iniziale e ricorrente previste dalle norme aeronautiche [...]”
- Art.17.6.1 (a) e (b) Composizione degli equipaggi di missione (pp.25-26/76) “Il personale assegnato al servizio di elisoccorso è messo a disposizione dal SSR e nello specifico dalle Aziende sanitarie/AO RER e dal SAER, integrato quando necessario dal personale della D.A., secondo le seguenti previsioni.

a) base HEMS di Bologna - servizio H24: 1 medico anestesista rianimatore; 2 infermieri, di cui uno riveste il ruolo di HCM.

b) base HEMS di Parma - servizio HJ: 1 medico anestesista rianimatore; 2 infermieri, di cui uno riveste il ruolo di HCM.”

Pertanto, si chiede conferma se:

- sulle basi HEMS di Bologna e Parma, in caso di missione, il ruolo di HCM sarà sempre ricoperto da un infermiere e che il tecnico di manutenzione resterà in base;- Sulle basi HEMS/HHO di Ravenna e Pavullo, in caso di missione HHO ed in relazione a quanto esposto anche al quesito 1:
a. L'infermiere fornito dal SSR occuperà il posto del copilota, l'HCM messo a disposizione dalla DA qualificato anche nel ruolo HHO siederà al posto del verricellista e pertanto sarà da prevedere la presenza di un secondo infermiere per lo svolgimento delle funzioni sanitarie;
b. Potrà essere adottata la tecnica del campo base prevedendo lo spostamento dell'HCM messo a disposizione dalla DA qualificato anche nel ruolo HHO dal posto del copilota a quello del verricellista (vedasi ENAC NI-2020-021 rev.1) Tanto ai fini della corretta individuazione della composizione di equipaggio e relativa rispondenza ai requisiti prestazionali richiesti all'Art. 21.2

Risposta 2:

Si conferma che presso le basi HEMS di Bologna e Parma il ruolo di HCM è svolto da personale infermieristico messo a disposizione dall'Azienda Committente, opportunamente qualificato e addestrato per la funzione; pertanto, il personale tecnico della D.A. durante i voli rimane a disposizione presso la base (vedere anche paragrafo 24.3 del Capitolato).

Per quanto concerne le basi HEMS di Ravenna e Pavullo, in coerenza con i contenuti del paragrafo 17.6.1 del Capitolato, è atteso che la D.A. metta sempre a disposizione un membro di equipaggio con qualifica HCM e HHO; pertanto il personale con qualifica di infermiere (1 risorsa) messo a disposizione dall'Azienda Committente occupa il posto in cabina passeggeri per tutta la durata del volo.

Quesito 3

Capitolato Tecnico, Art. 17.6 ORGANIZZAZIONE DEL PERSONALE SANITARIO E DEL SOCCORSO

Viene indicato che "a) Membro di equipaggio HEMS (HCM – HEMS Crew Member) La funzione principale dell'HCM è quella di coadiuvare il Comandante nella gestione della missione, in particolare per quanto concerne la prevenzione di collisioni in volo e la riduzione del carico di lavoro per la parte sanitaria della missione, mantenendo i contatti con gli Enti di soccorso che coordinano l'intervento. A tale compito può essere assegnato personale infermieristico delle Aziende Sanitarie ed Ospedaliere di riferimento, oppure personale della D.A. In entrambi i casi, tutto il personale impiegato nel ruolo di HCM deve svolgere le attività teorico-pratiche di addestramento e controllo iniziale e ricorrente previste dalle norme aeronautiche; i relativi oneri sono a carico della D.A, a meno dell'attività di volo, computata alle medesime tariffe previste per il servizio."

Si chiede di specificare ad onere di chi saranno computati i costi relativi all'attività di addestramento iniziale e/o ricorrente svolta su simulatore di volo (trasferimento, vitto e alloggio), considerata l'obbligatorietà di svolgimento della stessa, citata all'Art. 24.1 del presente capitolato.

Risposta 3:

Le previsioni del citato paragrafo 24.1 del Capitolato si riferiscono agli equipaggi di condotta; sono quindi esclusi i membri di equipaggio con qualifica HCM.

Per quanto concerne gli oneri di diaria della D.A. per attività di addestramento / formazione, si applica quanto previsto al paragrafo 17.9 del Capitolato (attività di formazione e addestramento del personale).

Quesito 4)

Capitolato Tecnico, Art. 17.9 Attività di formazione e addestramento del personale (pp.27-28/76)
Viene indicato che "Per le basi HEMS e HHO di Ravenna e Pavullo nel Frignano (MO) vanno aggiunti il personale SAER e le unità cinofile [...]" ma più avanti, nella tabella di seguito, le unità cinofile sono presenti anche sulle basi di Parma e Bologna. Alla luce di quanto riportato, si chiedono i seguenti chiarimenti: - In quali basi saranno effettivamente coinvolte le unità cinofile; - Considerando il coinvolgimento dell'unità cinofila, quale sarà la composizione richiesta dell'equipaggio a bordo durante le missioni operative, il tutto con riferimento all'Art. 17.6.1 Composizione degli equipaggi di missione, all'Art. 17.9 circa la redazione del progetto di formazione previsto, oltre che della relativa rispondenza ai requisiti prestazionali richiesti all'Art. 21.2.

Risposta 4:

Si conferma la previsione di unità cinofile solamente presso le basi di Pavullo e Ravenna, come esplicitato nel testo del paragrafo 17.9 del Capitolato Speciale, difformemente dalle tabelle riportate al medesimo paragrafo.

L'impiego di unità cinofile non costituisce assetto operativo standard degli equipaggi di missione in servizio presso le basi HEMS; il loro impiego in caso di necessità o eventi addestrativi deve essere assicurato nel rispetto delle procedure operative definite dall'Operatore Economico aggiudicatario e condivise con le parti interessate, e dei limiti prestazionali attesi dagli elicotteri assegnati al servizio di elisoccorso. In fase di offerta, non è oggetto di valutazione qualitativa la capacità prestazionale degli elicotteri con la presenza a bordo di unità cinofile.

Quesito 5)

Capitolato Tecnico, Art. 18.4 Tempi di avviamento e decollo (p.29/76) Viene indicato che "In arco diurno, è atteso che il personale della D.A. si porti all'elicottero entro un minuto dall'avviso originato dalla Centrale Operativa, dando corso alle procedure di controllo e avviamento [...]" e ancora "Per il servizio in arco notturno, svolto con ausilio di sistemi di visione notturna (NVIS), è atteso che l'accettazione da parte del personale della D.A. avvenga nel più breve tempo possibile e comunque entro un tempo massimo pari a 10 minuti; le procedure di controllo e avviamento dell'aeromobile devono avvenire, nel rispetto di quanto previsto dalle procedure del Manuale di Volo, entro i 10 (dieci) minuti successivi al tempo di accettazione della missione da parte del pilota Comandante [...]"

Con riferimento al quesito PI053650-22 ed al chiarimento PI060573-22, condividendo le considerazioni di safety e human factor che andranno necessariamente approfondite con l'Autorità, si chiede di precisare che il requisito succitato è da ritenersi confermato in considerazione anche di quanto previsto all'art. 28.2

Risposta 5:

Si conferma la tempistica attesa per la prontezza operativa del servizio in arco diurno e notturno, così come specificata al paragrafo 18.4 del Capitolato Speciale e al relativo chiarimento già pubblicato, precisando che il requisito è in continuità con quanto già previsto dal Capitolato Speciale per il servizio regionale di elisoccorso attualmente in vigore. Per quanto attiene al riferimento relativo al paragrafo 28.2 (ricovero dell'elicottero), le condizioni previste non risultano in contrasto con la previsione che l'equipaggio si porti verso l'elicottero nei tempi definiti al paragrafo 18.4 del Capitolato Speciale.

Quesito 6)

Capitolato Tecnico, Art. 21.2 Prestazioni (pp.35-36/76)

Viene indicato che “ Ai fini del computo prestazionale in fase di offerta, si assumono i valori di massa unitari pari a 85kg per ciascun membro di equipaggio (pilota, HCM o HHO) e 90kg per il restante personale (sanitario, TE e paziente). Per il materiale non fisso ad uso di soccorso sanitario o ambientale e sanitario, si assume il valore di massa pari a 145kg. [...]” e ancora “per il recupero di un paziente (peso 90 kg da includere nel computo). È oggetto di valutazione il carico pagante residuo durante il volo stazionario.”

Secondo la norma AMC1.CAT.POL.MAB.100, i pesi previsti per i passeggeri trasportati nella cabin compartment sono i seguenti:

Si chiede conferma che in caso si propongano elicotteri con una MOPSC di 5 passeggeri in configurazione HEMS, il peso da considerare ai fini del soddisfacimento dei requisiti prestazionali sia pari a 104kg e non di 90 kg.

Risposta 6:

Nel prendere atto del citato riferimento normativo, ai fini della valutazione prestazionale degli elicotteri in fase di offerta, si confermano i valori di massa così come esplicitati al paragrafo 21.2 del Capitolato Speciale.

Resta inteso quanto previsto al medesimo paragrafo in fase esecutiva del servizio, in materia di responsabilità e computo puntuale dei valori di massa da parte del Comandante dell'aeromobile.

Quesito 7)

Capitolato Tecnico, Art. 24.1 Piloti, Copilota (p.44/76) Viene indicato “Attività specifica per le basi con operatività HEMS e HHO: 10 cicli di verricello [...]” Si chiede di chiarire se, ai fini del soddisfacimento del requisito, i 10 cicli di verricello richiesti al copilota sono da intendersi nel ruolo di PIC (Pilot In Command). Inoltre, si chiede di specificare se anche per il copilota sono previste ore di esperienza minima su tipo e variante dell'elicottero offerto.

Risposta 7:

Non è richiesto che i 10 cicli siano stati eseguiti nel ruolo di PIC.

Per quanto attiene l'esperienza del Copilota sul tipo di elicottero in offerta, si conferma il requisito previsto al paragrafo 24.1, pari ad almeno 25 ore di volo.

Quesito 8)

Capitolato Tecnico, Art. 24.1 Attività su simulatore di volo (p.45/76) Viene indicato che “Per tutti gli equipaggi di condotta devono essere programmate sessioni periodiche (almeno una volta all'anno) al simulatore di volo, approvato dall'Autorità Aeronautica per il tipo o variante di tipo di elicottero su cui sono impiegati, con capacità di riproduzione visiva dell'ambiente operativo. Almeno una sessione annuale deve comprendere il controllo di competenza (Proficiency check).”

Si chiede di specificare se il simulatore di volo, che deve essere rappresentativo dell'elicottero presentato in sede di offerta, dovrà essere perfettamente rispondente sia al tipo che alla variante dello stesso.

Risposta 8:

Il simulatore di volo da utilizzare con cadenza almeno annuale, deve essere rappresentativo del tipo o variante di tipo dell'elicottero presentato in sede di offerta, a meno di possesso di specifica approvazione da parte dell'Autorità aeronautica allo svolgimento di controllo di competenza (Proficiency check) degli equipaggi di condotta su altra variante, in quanto non disponibile un simulatore di volo certificato per la variante di tipo di elicottero presentato in offerta.

Quesito 9)

Si considerino i riferimenti seguenti del Capitolato Tecnico:

- Art.2.2 (a) Requisiti e adempimenti del personale – Elenchi nominativi del personale della DA (p.11/76) Viene indicato che “All’inizio del servizio la D.A. deve presentare alla Azienda Sanitaria Locale di Bologna (competente anche per Pavullo), all’Azienda Ospedaliera Universitaria di Parma, all’Azienda Sanitaria Locale di Romagna, l’elenco nominativo del personale che intende impiegare nell’espletamento del servizio stesso [...]” e più avanti, nell’esplicitazione di ogni singola base “identificati nominativamente nello schema di turno di servizio.”;
- Art. 23.1 “La D.A., avendo fornito gli elenchi nominativi del personale che intende assegnare al servizio...”;
- Art. 25.1 Documentazione del personale “L’offerta deve contenere, in forma anonima...”;
- Art. 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 Responsabile delle Operazioni della D.A. (Flight Operations Manager - FOM) e del legale rappresentante da cui si evinca...”
- Art. 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...”
- Art. 27.1 Schema di impiego del personale della DA “Lo schema di impiego deve riferirsi a tutto l’anno solare. In fase di esecuzione contrattuale, nello schema devono essere indicati: le generalità del personale (rispondenti ai nominativi presentati secondo gli ARTT. 25.1.1 e 25.1.2)”;

Disciplinare di Gara:

- Art. 17 Criterio di aggiudicazione

Tabella dei criteri discrezionali (D) e tabellari (T) di valutazione dell’offerta tecnica

D - Risorse proposte per il servizio – piano di formazione, esperienza e qualifiche del personale

1. Analisi schede professionali anonime relative a numero 8 piloti Comandanti (1 per la base di Pavullo, 3 per la base di Bologna, 2 per la base di Ravenna e 2 per la base di Parma) (ARTT.24.1 e 25.2)
2. Analisi schede professionali anonime relative a numero 3 Copiloti (per base di Bologna) (ARTT.24.1 e 25.2)
3. Analisi schede professionali anonime relative a numero 8 tecnici di manutenzione / verricellisti (1 per la base di Pavullo, 3 per la base di Bologna, 2 per la base di Ravenna e 2 per la base di Parma) (ARTT.24.3 e 25.1.2)

Alla luce di quanto riportato, si chiede di chiarire il tipo di documentazione da presentare in sede di offerta per i piloti e i tecnici, ossia se è richiesta solo la dichiarazione cumulativa a firma dei responsabili oppure anche le singole schede individuali.

Risposta 9:

In fase di offerta è richiesto che l’Operatore Economico presenti secondo la propria discrezionalità, per un numero minimo di risorse oggetto di valutazione (8 piloti Comandanti, 3 Copiloti e 8 tecnici di manutenzione / verricellisti), in forma anonima, la documentazione concernente le qualifiche e l’esperienza del personale che intende proporre per il servizio, secondo le previsioni dei paragrafi 25.1.1 e 25.1.2. del Capitolato Speciale, integrate da precedente chiarimento per il personale tecnico (risposta n.16 pubblicata il 15.03.2022). Per agevolare la valutazione delle offerte è opportuno che la documentazione comprenda una scheda riassuntiva delle caratteristiche possedute da ciascuna risorsa proposta; sono ammesse proposte migliorative nei termini previsti dal paragrafo 25.2 del Capitolato Speciale.

Quesito 10)

Si considerino i riferimenti seguenti del Capitolato Tecnico:

- Art. 25.1 Documentazione del personale “L’offerta deve contenere, in forma anonima per un numero di risorse “a campione” proporzionale al numero effettivo di risorse previste (ART.2.2)”;
- Art. 27 Norme relative alla valutazione dei turni di servizio “In fase di offerta l’Operatore Economico partecipante deve presentare 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”

Disciplinare di Gara:

- Art. 17 Criterio di aggiudicazione

Tabella dei criteri discrezionali (D) e tabellari (T) di valutazione dell’offerta tecnica D - Risorse proposte per il servizio – piano di formazione, esperienza e qualifiche del personale. “Sono considerati criterio premiale dati di esperienza superiori ai minimi indicati da capitolato.” L’Art.15 del Disciplinare di Gara, punto b) Progetto di assorbimento del personale in applicazione clausola sociale, richiede al concorrente di illustrare le concrete modalità di applicazione di tale clausola in fase di offerta. Si chiede pertanto di chiarire in che modo il numero di risorse a campione e i criteri premiali suindicati possano coesistere parallelamente al rispetto della clausola sociale.

Inoltre, in riferimento al numero di risorse a campione, si chiede di chiarire la percentuale da considerare sulla base del numero totale richiesto.

Risposta 10:

Per quanto concerne il progetto tecnico, si rinvia al chiarimento precedente.

Il progetto di assorbimento di personale, in applicazione della “clausola sociale”, costituisce impegno da parte dell’Operatore Economico a conformarsi ai principi dell’Unione Europea in materia occupazionale. Questo principio prevede comunque la salvaguardia delle esigenze di armonizzazione con l’organizzazione dell’Operatore Economico subentrante e le caratteristiche tecnico-organizzative contrattualmente concordate con l’Azienda Committente. Non si ravvedono pertanto condizioni di conflittualità tra i due progetti previsti all’art.15 del Disciplinare di Gara.

Quesito 11)

Si considerino i riferimenti seguenti del Capitolato Tecnico:

- Art. 28 Strutture di proprietà 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 elisuperficie e di elisuperficie in elevazione (Bologna)
- b) impianto di rifornimento fisso carburante (con esclusione delle basi operative che abbiano sede presso un aeroporto/aviosuperficie)

- Art. 34 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 56 attività di volo di almeno 20 (venti) ore, utilizzando il sistema fisso di rifornimento carburante di proprietà dell’Ente appaltante.”

Si chiede conferma che in caso di effettuazione rifornimento il tecnico di manutenzione debba avere qualifica di “Operatore di Rifornimento di Handler Rifornitori”, secondo il DM del 30 giugno 2011. In caso contrario, si chiede di chiarire se la SSR fornirà personale qualificato.

Risposta 11:

Come riportato all’art.1.0 del Capitolato Speciale (oggetto del servizio), questo comprende la gestione delle basi HEMS, in termini di mantenimento in stato di efficienza delle infrastrutture aeronautiche, dei sistemi e dei servizi necessari a garantire la piena operatività delle basi. Pertanto, è atteso che l’Operatore Economico Aggiudicatario, in quanto Gestore delle infrastrutture assicuri anche il servizio di rifornimento elicottero con proprio personale, qualificato e addestrato nel rispetto delle norme di riferimento e delle procedure tecniche ed operative definite per queste attività.

Quesito 12: Rif. Capitolato Tecnico, art. 17.9 “Attività Di Formazione E Addestramento Del Personale”:

a) “Nel definire i programmi di addestramento finalizzati alle qualifiche dei componenti l’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, compreso quello stazionario per missioni HHO. 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 quegli interventi di miglioria condivisi con i comparti dei servizi interessati. Gli aspetti di cui sopra sono attualmente definiti nel “Documento Formazione e addestramento Tecnico/Aeronautico del personale sanitario RER operante nella base HEMS/HSR di Pavullo nel Frignano (MO)”. Dal momento che non è possibile redigere un’offerta che includa “Attività Di Formazione E Addestramento Del Personale” secondo un programma che adotti metodologie già in uso e conseguenti a pratiche consolidate per specificità di ambiente operativo, senza disporre, in sede di offerta, di informazioni dettagliate al riguardo (contenute nel richiamato documento), si chiede di voler rendere noto il contenuto del “Documento Formazione e addestramento Tecnico/Aeronautico del personale sanitario RER operante nella base HEMS/HSR di Pavullo nel Frignano (MO)”, elemento sostanziale e imprescindibile per poter soddisfare la richiesta della SA.

b) Rif. Disciplinare di gara, art. 9, pag. 18 lettera g) “La garanzia fideiussoria deve: g) essere corredata dall’impegno del garante a rinnovare la garanzia ai sensi dell’articolo 93, comma 5 del Codice, su richiesta della stazione appaltante per ulteriori ... [indicare] giorni, nel caso in cui al momento della sua scadenza non sia ancora intervenuta l’aggiudicazione”. Si chiede di specificare per quanti giorni deve essere rinnovata la garanzia, nel caso in cui alla sua scadenza non sia ancora intervenuta l’aggiudicazione.

c) Rif. Disciplinare di gara, art. 14 “Domanda di partecipazione e documentazione amministrativa”. Nell’elencare i documenti da inserire nella busta amministrativa, al punto n. 12 si riportano le “certificazione di cui al punto 6.3”, ovvero requisiti di capacità tecnica a professionale di cui al punto 6.3.1, 6.3.2 e 6.3.3.

Si chiede di confermare che nella busta A vada inserita tutta la documentazione di cui all’art. 6, ovvero quella di cui al punto 6.3.1, 6.3.2 e 6.3.3 e che la stessa, conseguentemente, non vada caricata sulla piattaforma AVCPass. Si chiede altresì di voler confermare che, in presenza di subappalto, non è necessario presentare in fase di offerta documentazione relativa ai subappaltatori (DGUE e PassOE) in considerazione della vigenza (proroga) di quanto stabilito dal D.L. del 18 aprile 2019, n. 32 (c.d. Decreto Sblocca Cantieri), per cui si dovrà indicare, nel DGUE dell’Operatore Concorrente, esclusivamente le parti di servizio per le quali si intende ricorrere al subappalto.

d) Rif. Disciplinare di gara, art. 5 “Requisiti Generali”: “La mancata accettazione delle clausole contenute nel Patto di Integrità costituisce causa di esclusione dalla gara”. Art.14.1 “Domanda Di Partecipazione Ed Eventuale Procura”: “Nella domanda di partecipazione il concorrente dichiara..... di accettare il patto di integrità approvato con delibera n.41 del 30.01.2015...”. Si chiede di confermare che il requisito di cui all’art. 5 è soddisfatto mediante la dichiarazione di accettazione del patto di integrità contenuta nella domanda di partecipazione, di cui al modello allegato alla documentazione di gara (Allegato A).

e) Rif. Disciplinare di gara, art. 14.2 “Documento Di Gara Unico Europeo”: “Il concorrente compila il Documento di gara unico europeo di cui allo schema allegato”. Atteso che manca il modello in allegato, si chiede conferma circa l’utilizzabilità di un qualunque altro modello di DGUE in formato pdf.

f) Rif. Disciplinare di gara, art.15 “Offerta Tecnica”, punto b) “Progetto di assorbimento personale in applicazione clausola sociale”. L’Allegato P “tabella personale utilizzato”, con riferimento al CCNL, specifica “CCNL PILOTI ELICOTTERI + INTEGRATIVO AZIENDALE” e “CCNL INDUSTRIAMETALMECCANICA E DELLA INSTALLAZIONE DI IMPIANTI + INTEGRATIVO

AZIENDALE”.

Ai fini di una corretta compilazione del progetto di assorbimento, è necessario conoscere gli elementi economici dell'integrativo aziendale relativamente al personale indicato (piloti e tecnici).

g) Rif. Disciplinare di gara, art. 17.1 “Criteri di valutazione dell’offerta tecnica”, criterio “D - Risorse proposte per il servizio – piano di formazione, esperienza e qualifiche del personale”. È prevista l’attribuzione di n. 2 punti discrezionali per la valutazione dei “Profili professionali relativi al rappresentante della D.A. e ad un suo sostituto (ART. 2.1)”. L’art. 2.1 “ORGANIZZAZIONE DEL LAVORO” del Capitolato Tecnico specifica che, tra i vari elementi oggetto di valutazione, è richiesto che la persona abbia “familiarità con l’organizzazione delle strutture sanitarie alle quali fa capo il servizio oggetto della presente procedura”.

Si chiede di voler confermare la portata generica del requisito in questione.

Diversamente, il requisito, così come formulato, dovrebbe essere inteso come familiarità con le strutture sanitarie della regione Emilia Romagna (“alle quali fa capo il servizio oggetto della presente procedura”); ne conseguirebbe il mancato possesso da parte di qualsiasi operatore che, seppur avendo l’adeguata familiarità richiesta, in relazione a strutture sanitarie alle quali fanno capo altri, diversi e complessi servizi di elisoccorso, non operi direttamente sul territorio dell’Emilia Romagna.

h) Rif. Capitolato Tecnico, art. 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 Responsabile delle Operazioni della D.A. (Flight Operations Manager - FOM) e del legale rappresentante”.

Alla luce della valenza legale della firma digitale, già richiesta per la sottoscrizione di molti altri documenti di gara, si chiede, qualora anche il Flight Operations Manager ne sia in possesso, che la sottoscrizione di detta dichiarazione possa avvenire mediante apposizione della firma digitale da parte di entrambi i soggetti sopra indicati, ovvero del FOM e del Legale Rappresentante.

i) Rif. Capitolato Tecnico, Titolo II - Servizi Aeronautici, art. 4.0 “Sistema Per La Gestione Della Sicurezza E Conformità Delle Operazioni Aeronautiche”. È previsto che “in fase di offerta la Ditta Concorrente e in fase esecutiva la Ditta Aggiudicataria devono fornire evidenza di avere implementato un “Management System” ai sensi delle norme aeronautiche di riferimento, che comprenda almeno i seguenti elementi..... Un Emergency Response Plan (ERP), per ognuna delle basi operative, condiviso per gli aspetti di interfaccia con la rispettiva Azienda Ospedaliera o Sanitaria di riferimento”.

Il Disciplinare di gara, all’art. 17.1 “Criteri di valutazione dell’offerta tecnica” premia il “Management System implementato nell’ambito dell’organizzazione dell’Operatore Economico (ART.4.0)”.

Si richiedono, pertanto, tutte le informazioni in possesso, in merito a:

- dimensioni di ciascuna base;
- eventuali ostacoli nelle immediate vicinanze che possano essere rilevanti per le traiettorie di decollo e atterraggio;
- qualsiasi non conformità di ciascuna Base operativa con l’Annesso 14 ICAO Volume 2 – Eliporti e Reg. (UE) n. 965/2012 Subpart J - GM1 SPA.HERMS.100 (a);
- eventuali strumenti per le comunicazioni terra-bordo-terra come richieste da Reg. (UE) n. 965/2012 Subpart J - SPA.HERMS.115;

in quanto, per essere conformi al requisito richiesto, è necessaria un’interfaccia con le Aziende Sanitarie della regione Emilia Romagna che, attualmente, nessuno operatore è in grado di avere, ad eccezione dell’attuale gestore del servizio.

Il requisito in oggetto è altresì attributivo di punteggio con criterio discrezionale, pertanto, le informazioni richieste sono assolutamente indispensabili per la predisposizione ottimale di un Emergency Response Plan (ERP), per ciascuna delle basi operative. Diversamente, l’unico concorrente in grado di soddisfarlo sarebbe l’attuale affidatario, essendo già in possesso di tali imprescindibili dati e, dunque, in grado di predisporre un ERP completo, dettagliato e quindi premiabile con il massimo punteggio.

j) Rif. Capitolato Tecnico, Titolo II - Servizi Aeronautici, art. 21.0 “Caratteristiche Degli Aeromobili”: “L’Operatore Economico partecipante deve dimostrare di avere la disponibilità incondizionata degli

elicotteri proposti per il servizio, identificando sia le marche di immatricolazione sia i numeri di serie dei singoli elicotteri nella documentazione tecnica di gara. Nel caso in cui uno o più elicotteri offerti non risultino ancora immatricolati alla data di presentazione dell'offerta, l'Operatore Economico partecipante deve presentare: idoneo documento contenente i numeri di serie degli elicotteri, sottoscritto dal Costruttore e/o da Società di leasing, che attesti l'impegno per la consegna degli aeromobili al solo Concorrente identificato per ragione/denominazione sociale; una dichiarazione di impegno a presentare i certificati dell'aeromobile (Immatricolazione, Aeronavigabilità, Stazione Radio, Rumore e Assicurazione) alla consegna degli elicotteri. Si ritiene accettabile la presentazione in offerta, nei termini previsti dagli atti di gara, di un documento attestante l'impegno del Costruttore o della Società di leasing a fornire gli aeromobili all'Operatore Economico partecipante, con l'obbligo dell'aggiudicatario di produrre evidenza dei relativi numeri di serie e associati certificati in data antecedente a quella di sottoscrizione del contratto accordo quadro".

Con pubblicazione del Bollettino n. 13 del 01/04/2019, l'Autorità Garante della Concorrenza e del Mercato ha specificato che "La possibilità di partecipare alla gara non dovrebbe, inoltre, essere subordinata alla previa disponibilità degli aeromobili e/o piloti richiesti per la prestazione del servizio, essendo sufficiente che questa sia assicurata dall'aggiudicatario alla data di inizio del servizio". In merito alla richiesta della lex specialis, si rappresenta, quindi, il contrasto evidente con la normativa sopra richiamata, come confermato dal TAR Basilicata con sentenza n. 771/2019 Reg. Prov. Coll.

Al riguardo, inoltre, si rammenta che per ottenere dal Costruttore/Società di Leasing l'impegno per la consegna dell'elicottero/i al solo operatore offerente, riportante il numero/i di serie, è necessario sottoscrivere il contratto d'acquisto con contestuale versamento di caparra, pari normalmente al 10% del prezzo di acquisto per ciascuna macchina. Essendo richiesti 4 elicotteri certificati FAR/CS/JAR 29, l'operatore che volesse presentare 4 elicotteri nuovi di fabbrica per offrire il massimo in termini di mezzi proposti e conseguire il maggior punteggio, dovrebbe versare al Costruttore/Società di Leasing una caparra di circa 4 milioni di euro.

E' evidente che una ditta non può impegnarsi economicamente all'acquisto di tali elicotteri senza avere la certezza dell'aggiudicazione.

Premesso ciò, al fine di garantire la massima partecipazione alla procedura in parola e, in ottemperanza a quanto stabilito dall'AGCOM, si chiede di consentire agli operatori partecipanti di produrre, in sede di offerta, l'impegno alla presentazione di mezzi nuovi, a firma del Legale Rappresentante degli stessi, in luogo di quello da parte del Costruttore/Società di Leasing.

k) Rif. Disciplinare di gara. 12.1 pag. 21 "Regole per la presentazione dell'offerta": "Tutta la documentazione da produrre deve essere in lingua italiana" Si chiede di confermare che l'eventuale documentazione di certificazione/tecnica/operativa (es. TCDS, STC, RFM, MM, ecc.) a supporto del progetto tecnico/operativo proposto, possa essere presentata in lingua originale, così come risulta approvata.

l) Rif. "Allegato 1 - Rete di destinazioni HEMS_131221" ed Operazioni in Deroga al DM 1 Feb 2006 (Dimensioni Elisuperfici < 1,5D).

Considerato che gli elicotteri moderni di sovente offerti per contratti di settore della medesima tipologia (ad es. EC145/H145 ovvero AW169) hanno dimensioni fuori tutto eccedenti i 13 mt totali, limitazione prevista nelle note presenti per l'elisuperficie in elevazione di Pezzorgna, si chiede conferma che sia possibile applicare le Minimum Demonstrated Heliport Size certificate sull' RFM dell'elicottero da offrire, con un incremento di 3 metri, a partire dal bordo della FATO, previsto per la safety area.

Detto assunto è stato più volte esposto da ENAC che ha fornito le modalità attuative e la corretta interpretazione in merito ad alcuni aspetti tecnici ed operativi previsti dal DM 1 Feb 2006. Alla luce delle circolari nr. 37951, 38574, 39561 del 2007 oltre che la definitiva nr. 20810 del 2008 è stato chiarito come poter interpretare la coesistenza del DM e le prestazioni certificate a RFM di un elicottero.

Di fatto si evince che: "è consentito su di un'elisuperficie l'atterraggio e il decollo di elicotteri che intendano operare con prestazioni di classe 1, a condizione che le dimensioni di approdo e decollo siano almeno pari a quelle fissate dal manuale di volo dell'elicottero, a partire dal bordo, di una

lunghezza pari a 3 metri o allo 0.25metri del Fuori Tutto, quale delle due maggiori” (Ref 20810 2008). E' stato precisato, inoltre, che: “le dimensioni della piazzola, in fase di progettazione per un determinato elicottero, devono esser compatibili con le dimensioni minime certificate dall'autorità competente (ENAC, EASA, Ecc..) ove esistenti” (Ref 38574 2007).

Si chiede conferma della accettazione di quanto su esposto, ai fini della corretta identificazione dell'elicottero da offrire.

m) Rif. Capitolato Tecnico, art. 4.0 “Sistema Per La Gestione Della Sicurezza E Conformità Delle Operazioni Aeronautiche”, pag. 15, “Segnalazioni ed analisi di eventi (Safety Reporting)”. In conformità a quanto stabilito dal Reg. (UE) n. 965/2012 – ORO.GEN.160, ogni operatore deve aver implementato un sistema per la segnalazione e l'analisi degli eventi (Safety Reporting), il quale comprenda sia gli occurrences oggetto di notifica obbligatoria che quelli oggetto di notifica volontaria. Atteso che tale sistema permette alle organizzazioni di adottare le opportune misure di sicurezza sulla base delle informazioni raccolte, si precisa che, soprattutto in relazione agli eventi o situazioni che possano aver generato un impatto alla sicurezza, anche solo potenziale, le informazioni contenute nelle segnalazioni di eventi dovrebbero essere adeguatamente tutelate al fine di garantire la fiducia nei confronti dell'SMS dell'organizzazione, da parte dei dipendenti e del personale a contratto. Secondo tale approccio si richiamano il principio della Just Culture e l'applicazione delle norme in materia di riservatezza, fondamentali affinché la segnalazione di eventi e l'utilizzazione delle relative informazioni siano improntate su un rapporto di fiducia tra il segnalatore e l'organizzazione responsabile della raccolta e della valutazione delle informazioni stesse.

Sulla base dei principi sopra richiamati e, in riferimento al Capitolato Speciale, si richiede di specificare cosa si intende per “Il sistema, salvaguardando i criteri di riservatezza, deve prevedere la condivisione delle segnalazioni con i rappresentanti designati della D.A., dal DEC e dal GCT, affinché si proceda all'analisi obiettiva delle segnalazioni pervenute”. Si chiede:

- di confermare che la condivisione di tali informazioni con la Committente abbia il solo scopo di mantenere o migliorare la sicurezza aerea nel rispetto dei criteri di riservatezza definiti dalla DA stessa.
- di specificare il profilo professionale delle figure del DEC (Direttore dell'Esecuzione) e del GCT (Gruppo di Coordinamento Tecnico).
- di precisare se le segnalazioni di interesse per la condivisione con DEC e GCT sono da intendersi di tipo aeronautico, tecnico/manutentivo e/o sanitario.

Risposta 12:

- a) La coerenza del programma di formazione con quanto già in uso da parte del personale sanitario e SAER è richiesta alla D.A., e pertanto applicabile in fase di esecuzione contrattuale. Ad ogni buon conto si trasmette il documento “Documento Formazione e addestramento Tecnico/Aeronautico del personale sanitario RER operante nella base HEMS/HSR di Pavullo nel Frignano (MO)”
- b) Per ulteriori 180 giorni
- c) Si conferma che nella Busta Documentazione andrà inserita la documentazione richiesta all'art.6 del Disciplinare, senza doverla caricare su AVCPass.
Si conferma altresì che in presenza di subappalto non occorre indicare i subappaltatori ma solo esprimere la possibilità di ricorrere ad eventuale subappalto.
- d) Si conferma
- e) Il modello di DGUE è presente nella Busta Documentazione (Specializza modulo DGUE Request Mandataria) ed è da compilare direttamente sulla piattaforma; non fa parte quindi della documentazione caricata dalla Stazione Appaltante e non può essere sostituito da altri modelli

- f) E' stata inoltrata richiesta ad attuale ditta che svolge il servizio de quo e si è in attesa di riscontro
- g) Si conferma che è richiesta la familiarità delle figure proposte con strutture organizzative e dotazioni del sistema sanitario riconducibili alla tipologia di servizio oggetto di appalto, ma non specificamente riconducibili alle Aziende Committenti il servizio.
- h) La richiesta dell'Operatore Economico è ritenuta accettabile.
- i) In fase di offerta è oggetto di valutazione tecnica il Sistema di Gestione implementato dall'Operatore Economico, che comprenda, senza escluderne altri, almeno gli argomenti riportati all'art. 4.0 del Capitolato Speciale. Non è richiesto che siano già stati predisposti i piani di emergenza (ERP) specifici per le quattro basi regionali del servizio di elisoccorso, che invece sono necessari nella fase esecutiva della prestazione.
- j) In fase di offerta è ritenuta accettabile la dichiarazione del Legale Rappresentante dell'Operatore Economico attestante l'impegno, in caso di aggiudicazione, ad intraprendere immediatamente le azioni necessarie nei confronti del Costruttore o Società di leasing per assicurare la piena disponibilità degli elicotteri presentati in offerta. In questa circostanza, la presentazione degli effettivi numeri di serie e associati certificati degli aeromobili viene differita a data successiva all'aggiudicazione, ma antecedente la firma dell'accordo contrattuale.
- k) In fase di offerta è ammessa la presentazione di documentazione in lingua originale non italiana per quei contenuti di natura tecnico-aeronautica, (es. certificazioni, estratti di manuali, ecc.) che la competente Autorità aeronautica ha ritenuto idonei.
- l) Come riportato all'art. 21.0 del Capitolato Speciale, si conferma che in fase di offerta è ammessa la presentazione di elicotteri aventi una lunghezza fuori-tutto non superiore a 15 mt e una massa massima certificata per il decollo non superiore a 6000 kg.
- m) Come descritto all'art. 4.0 del Capitolato Speciale, è atteso che venga implementato un sistema di segnalazione di eventi o situazioni che possano avere un potenziale impatto sulla sicurezza; il sistema di segnalazione deve essere accessibile da parte di tutto il personale che concorre alla prestazione; scopo del sistema è quello di monitorare la sicurezza delle operazioni e, laddove ritenuto necessario, attuare azioni coordinate per salvaguardare la prestazione operativa del servizio in sicurezza. Il sistema di segnalazione intende supportare il principio che la sicurezza del servizio non è patrimonio esclusivo dell'Operatore Aereo, bensì di tutte le Parti che congiuntamente concorrono ad esso. Pertanto in fase di esecuzione del servizio, le Parti coinvolte, ciascuna per propria competenza e responsabilità in materia di tutela della riservatezza e trattamento di dati, designerà il proprio rappresentante che parteciperà al monitoraggio delle segnalazioni..

Quesito 13. Disciplinare - Criteri di valutazione - pag.33 par.17.1

1. Si prega di confermare che per i punteggi tabellari con sub-criterio di valutazione, verrà attribuito il punteggio massimo se si soddisfano tutti i sub-criteri, e verrà invece attribuito il punteggio ponderato moltiplicando il coefficiente indicato per ogni sub-criterio per il punteggio massimo T max se si soddisfano solo parte dei sub-criteri. Ad esempio, nel criterio C1.2, se si soddisfano 2 o più subcriteri, verrà moltiplicato il fattore 0,5 al punteggio Tmax=0,7, generando il punteggio di 0,35.

2. Allegato X Scheda Offerta Economica - Riferimento Art.46.1

Si prega di confermare che il richiamo al Capitolato speciale del articolo 46.1 Gestione di Infrastrutture, richiami invece la sezione "TITOLO VII - SERVIZI AGGIUNTIVI" e i sotto articoli 46.4, 46.5 e 46.7 rispettivamente

3. Disciplinare - Riferimento Art.46.1

