



**Centro Nazionale Trapianti**

**“REQUISITI PER L’AFFIDAMENTO DEL SERVIZIO DI TRASPORTO AEREO DI ORGANI”**

Ai sensi dell’**Accordo Conferenza Stato Regioni del 25 marzo 2015** sul documento recante “Revisione e aggiornamento dell’accordo conferenza stato regione del 21 dicembre 2006 sul coordinamento dei trasporti connessi con le attività trapiantologiche”

**Aprile 2015**

Il presente documento, in conformità a quanto stabilito dall'Accordo Conferenza Stato Regioni del 25 marzo 2015, contiene la descrizione delle specifiche tecniche e delle soglie prestazionali richiamate nelle linee guida, i requisiti e le caratteristiche di ordine professionale, le caratteristiche tecniche degli aeromobili, i requisiti degli equipaggi e i requisiti relativi all'organizzazione del servizio offerto.

## **1. REQUISITI E CARATTERISTICHE DI ORDINE PROFESSIONALE**

Ogni concorrente deve essere titolare di COA (Certificato di Operatore Aereo) per poter operare nel rispetto della normativa CE con particolare riferimento al Regolamento CE 965/2012, entrato in vigore il 28/10/2014.

- Ogni Ditta deve garantire la piena e completa disponibilità di almeno due aerei che rispettano le caratteristiche successivamente indicate;
- La Ditta è tenuta a dimostrare l'effettiva proprietà, oltre che la disponibilità, di almeno due aeromobili che saranno dedicati al servizio, specificando il luogo che funge da base operativa. Nel caso specifico deve fornire per ogni aeromobile: titolo di possesso, marche, modello, anno di fabbricazione (l'età del velivolo non potrà essere superiore a venti anni), anno di prima immatricolazione, ore totali di cellula e motori, copie dei certificati di navigabilità;
- Qualora la Ditta, per assolvere a specifiche funzioni aggiuntive, ricorra ad aeromobili di altre compagnie, deve attivarsi per ottenere approvazione del noleggio in modo tale da rimanere comunque unico responsabile delle operazioni di volo (short wet lease);
- La Ditta deve preferibilmente disporre (e dare prova) di idonee infrastrutture di terra: hangar di ricovero dei velivoli, locali per la corretta allocazione delle diverse funzioni previste da ENAC, ecc.;
- La Ditta è tenuta a fornire nella documentazione di gara l'organigramma aziendale completo delle funzioni e delle qualifiche del personale necessario per il mantenimento del COA;
- La Ditta deve dimostrare di essere in regola con le posizioni INPS e INAIL, attestare le documentazioni contributive aggiornate e valide. Inoltre i vettori comunitari devono rispettare il D. L. 179/2012;
- La ditta deve fornire e dimostrare (a pena di reclusione dalla gara) la copertura assicurativa nel rispetto delle norme vigenti, con massimale non inferiore a € 1.500.000,00 per ogni persona trasportata per morte o invalidità permanente e di € 250,00 per ogni giorno di invalidità temporanea;
- Al fine di garantire una completa, corretta ed efficiente standardizzazione e tracciabilità di tutta la missione gli aeromobili e/o i dispositivi utilizzati devono essere equipaggiati con idonei dispositivi tecnologici finalizzati alla registrazione e trasmissione informatizzata in tempo reale e in continuo dei dati relativi al contenitore/contenitori degli organi, con particolare riguardo a tempi e temperatura.
- All'interno della cabina degli aerei che effettuano il trasporto degli organi deve essere predisposto l'alloggiamento in sicurezza dei contenitori isotermitici, in conformità con quanto stabilito al punto 2.c di cui all'allegato A, sez. B, dell'Accordo Conferenza Stato Regioni del 25 marzo 2015.

## 2. CARATTERISTICHE TECNICHE DEGLI AEROMOBILI

Gli aeromobili utilizzati per il servizio, preferibilmente jet, devono garantire l'operatività in sicurezza in qualsiasi condizione meteorologica e con elevata velocità, comunque mai inferiore a 350 nodi. Viene richiesto, per i velivoli offerti, il rispetto dei seguenti requisiti:

- Motorizzazione preferibilmente a jet;
- Bimotore, certificato CS-25 (con peso massimo certificato al decollo > 5.700 kg. Qualora il velivolo non raggiunga il peso massimo indicato dovrà comunque essere dotato degli equipaggiamenti di sicurezza previsti per aeromobili con peso massimo > di 5.700 kg, come da regolamento CE 1332/2011);
- Cabina pressurizzata con differenziale compreso fra 8 e 9 psi;
- Autonomia pari ad almeno 2.500 km o 3 ore di volo in configurazione standard alla velocità di crociera standard (min. 350 nodi);
- Certificati per la condotta di volo IFR diurno e notturno e in condizioni di formazione di ghiaccio e dotati di sistemi di prevenzione alla formazione di ghiaccio (anti-ice);
- Approvati per avvicinamento ILS di cat. I ed eventualmente anche di livello II;
- Approvati per operare a una quota di tangenza operativa superiore a 35.000 Ft (FL350);
- Equipaggiati con FDR (Fly Data Recorder), CVR (Cockpit Voice Recorder), ELT (Emergency Locator Transmitter) a 406 MHz, TAWS (Terrain Awareness and Warning System) ed eventualmente anche E-GPWS, ACAS (Airborne Collision Avoidance System) e TCAS (Traffic Collision Avoidance System);
- Equipaggiati con Sistemi per la navigazione aerea RNAV e approvati per le approvazioni speciali BRNAV, RVSM, e a titolo preferenziale, LVTO (Low Visibility Take Off and Landing);
- Configurazione cabina certificata di 6 passeggeri minimo, nonché di tutte le attrezzature sanitarie eventualmente occorrenti;
- La Ditta aggiudicataria, laddove venga richiesto, deve essere in grado di mettere a disposizione un aereo in grado di trasportare almeno una persona in barella ed un'equipe medica composta da 3-4 persone;
- La Ditta aggiudicataria deve mantenere sempre in condizioni di aeronavigabilità in conformità con il regolamento EASA 2042/2003 Annex I e successivi emendamenti e pronto all'uso l'aeromobile o gli aeromobili a disposizione per il servizio di cui trattasi. L'aeromobile messo a disposizione per ogni servizio richiesto deve essere esente da scadenze di manutenzione programmata per l'intera durata del servizio.

## 3. REQUISITI EQUIPAGGIO

L'equipaggio di condotta deve essere composta da due piloti, con i seguenti titoli:

- Comandante Turbo jet:
  - Licenza ATPL (Airline Type Pilot Licence);
  - 4.000 ore totali di volo, di cui almeno 1.200 al comando di compagnie OPS1;
  - 2.500 ore totali su velivoli jet, di cui 1.500 sul tipo o similare;
  - In alternativa: 2.500 ore totali, di cui 1.000 sul tipo o similare in compagnie OPS1, previo superamento del corso di comando interno, approvato ENAC, con un minimo di 60 tratte di addestramento e OPC finale al simulatore.

- Copilota turbo jet:
  - Licenza ATPL 'frozen';
  - 800 ore di volo totali, di cui 500 su velivoli a getto in compagnia OPS1, o in alternativa, 1.500 ore di volo totali, di cui 150 su velivoli a getto in compagnia OPS1;
- Eventuale comandante Turboelica:
  - Licenza pilota ATPL
  - Almeno 3.000 ore di volo, di cui 1.500 su plurimotore e 1.000 in comando sul velivolo proposto;
- Eventuale copilota Turboelica:
  - Licenza pilota ATPL(A);
  - Almeno 800 ore di volo, di cui 500 sul velivolo effettivamente offerto e utilizzato.

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

#### **4. REQUISITI RELATIVI ALL'ORGANIZZAZIONE DEL SERVIZIO**

La Ditta aggiudicataria deve garantire la disponibilità dell'aeromobile, di tipo offerto in sede di gara e accettato dall'Ente Appaltante, nei tempi stabiliti agli articoli seguenti e senza pregiudizio di orario nell'arco delle 24 ore, 365 giorni/anno, dietro richiesta da parte della Centrale Operativa.

- Preavviso

Nell'occorrenza del servizio, la Ditta sarà preavvertita dalla Centrale Operativa. Nella fase di preavviso sono forniti i seguenti dati:

- destinazione/i della missione
- tipo di trasporto da effettuare
- se organo e/o equipe medica e sua composizione, ovvero
- se paziente infermo con barella.

- Disdetta

Subordinatamente al succedersi degli eventi, la Centrale Operativa può dare alla Ditta disdetta telefonica della necessità del velivolo, cui segue comunicazione formale a mezzo telefax o via e-mail nei tempi concordati tra stazione appaltante e stazione appaltatrice. Le parti potranno disciplinare prevedendo eventuali compensi forfettari relativi a singole ipotesi di annullamento quali ad esempio:

- a) Annullamento del volo, con semplice attivazione delle Centrali Operative.
- b) Annullamento del volo, con attivazione e mobilitazione dell'equipaggio, ma senza che questo abbia raggiunto l'aerostazione.
- c) Annullamento del volo con l'equipaggio che ha raggiunto l'aerostazione, ma senza che l'aereo sia decollato.
- d) Annullamento del volo, con l'aereo già decollato.

- Conferma trasporto organi/equipe

In caso di conferma della necessità di trasporto organo e/o equipe medica da parte della Centrale Operativa, la Ditta provvede al posizionamento dell'aeromobile sull'aeroporto indicato dalla stessa Centrale Operativa, almeno entro 2 (due) ore dalla conferma o 3 ore dal preavviso, se non diversamente concordato. La conferma da parte della Centrale Operativa può essere telefonica, cui segue comunicazione formale a mezzo telefax o via e-mail nei tempi concordati tra stazione appaltante e stazione appaltatrice.

- Conferma trasporto di paziente con barella

In caso di trasporto di pazienti in barella, il tempo di posizionamento è fissato in 6 (sei) ore dalla conferma, se non diversamente concordato. La conferma da parte della Centrale Operativa può essere telefonica, cui segue comunicazione formale a mezzo telefax o via e-mail nei tempi concordati tra stazione appaltante e stazione appaltatrice.

- Riscontro da parte della Ditta aggiudicataria

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

- Compensi

Le tariffe oggetto di compenso sono intese comprensive dei costi a carico della Ditta aggiudicataria ed in particolare quelli afferenti alla gestione tecnico-operativa dell'aeromobile, del personale e relative diarie fuori sede, dei mezzi di trasporto ad uso dello stesso personale, delle assicurazioni, delle tasse di assistenza ai voli in rotta, ecc. mentre fanno eccezione le spese soggette a rimborso per quanto di seguito specificato.

Con riferimento all'offerta economica e alle condizioni definite in sede di aggiudicazione, l'Ente Appaltante riconosce alla Ditta, il mese successivo a quello di competenza, i seguenti corrispettivi per ogni singolo trasporto:

- 1) Tariffa forfetaria per minuto di volo per tipologia di velivolo, tenuto conto che si avallano:
  - i tempi intercorrenti fra gli effettivi orari di decollo e atterraggio (tempi stick) rispettivamente anticipato il primo e posticipato il secondo di 5 (cinque) minuti;
  - 60 minuti massimi per i voli di primo posizionamento sull'aeroporto richiesto e altrettanto per il rientro dell'aeromobile alla destinazione determinata dalla Ditta aggiudicataria; detti voli devono comunque essere documentati.
- 2) Tariffa per ciascun minuto di sosta e attesa sull'aeroporto di destinazione dell'equipe medica e/o di prelievo dell'organo;
- 3) Valore forfetario convenuto per i diritti di approdo/decollo e servizi aeroportuali sugli aeroporti di destinazione e transito correlati con l'effettuazione dell'attività richiesta;
- 4) Valore forfetario convenuto per i diritti aeroportuali al rientro dell'aeromobile presso la propria base di armamento.

## 5. CRITERI DI AGGIUDICAZIONE

Si ritiene inoltre utile, al fine della corretta valutazione delle proposte, che le compagnie che partecipano alle gare alleghino alla documentazione tecnica di gara, oltre al materiale necessario per dimostrare il soddisfacimento dei requisiti richiesti, anche una sintetica ma esaustiva relazione (max. 3.000 parole) contenente la descrizione particolareggiata dell'organizzazione complessiva del servizio proposto, con particolare riguardo agli aspetti tecnici correlati a:

- dettagliata descrizione della struttura aziendale
- descrizione della flotta messa a disposizione per la realizzazione del servizio
- collocazione delle basi operative in cui si trovano i velivoli
- qualsiasi eventuale elemento aggiuntivo proposto.

Si propone che i criteri di aggiudicazione, fermo restando quanto previsto dal D. Lgs. 163/2006, si basino, oltre che sulla vantaggiosità dell'offerta economica, su una valutazione dei parametri qualitativi offerti, secondo una ripartizione in peso:

Prezzo offerto: peso massimo 40 punti

Qualità: peso massimo 60 punti

Si propone a titolo indicativo una ulteriore classificazione di dettaglio, relativa al peso dei parametri qualitativi, così strutturata:

- relazione tecnica, contenente il dettaglio del progetto offerto: max 30 punti

- numero degli aerei messi a disposizione, oltre ai due richiesti: max 9 punti

- . fino a 4 velivoli                      punti 3
- . fino a 6 velivoli                      punti 6
- . oltre 6 velivoli                        punti 9

- base di armamento rispetto alla Regione in cui viene richiesto il servizio: max 10 punti

- . nella Regione stessa                punti 6
- . nelle Regioni confinanti            punti 4
- . nelle altre Regioni                    punti 0

- velocità di crociera alla quota ottimale del velivolo superiori alla minima richiesta: max 8 punti

- . per ogni 10 nodi in più, oltre alla velocità minima di 350    0,8 punti  
(fino alla velocità massima di 450 nodi)

- differenziale di pressurizzazione dell'aereo alla quota di riferimento di 40.000 piedi: max 3 punti

- . fino a 8,5 psi                         punti 2
- . sopra a 8,5 psi                        punti 3