



CONSULTAZIONE CON IL MERCATO PER LA GARA EUROPEA A PROCEDURA APERTA AI SENSI DELL'ART. 60 DEL D. LGS. N. 50/2016 PER L'AFFIDAMENTO DEL SERVIZIO DI SOCCORSO SANITARIO A SUPPORTO DEL SERVIZIO MEDICO DI EMERGENZA CON ELICOTTERO E SERVIZIO AEREO REGIONALE DELLA PROTEZIONE CIVILE MEDIANTE ELICOTTERI PER IL TERRITORIO DELLA REGIONE AUTONOMA FRIULI VENEZIA GIULIA (ID19SER005)
(rif.: avviso prot. 0034038 dd. 20.11.2019)

RISPOSTE AI QUESITI/OSSERVAZIONI RICEVUTI DAGLI OPERATORI ECONOMICI IN RIFERIMENTO ALL'ESTRATTO DEL CAPITOLATO PER L'AFFIDAMENTO DEL SERVIZIO DI CUI SOPRA

QUESITO/OSSERVAZIONE N. 1

Pag. 14 Caratteristiche tecniche

Punto b. si legge *"... non applicabile in presenza di Fenestron"*.

Si suggerisce di modificare in *"...non applicabile in presenza di rotore di coda intubato o assente"*.

Motivazione: Il Fenestron è un brevetto di uno specifico Costruttore (Airbus). Il nome generico per tale tipologia di tecnologia è rotore di coda intubato. Al fine di non individuare uno specifico Costruttore o sistema si suggerisce la modifica così come sopra riportata in modo tale da consentire una più ampia partecipazione.

Si suggerisce altresì di fornire una maggiore premialità ai rotori di coda intubati o protetti poiché garantiscono maggiori margini di sicurezza, rispetto ai rotori tradizionali alti, sia al suolo che in volo in presenza di ostacoli soprattutto durante le delicate operazioni al verricello o durante lo sbarco dall'hovering.

RISPOSTA AL QUESITO/OSSERVAZIONE N. 1

Si ringrazia per la precisa puntualizzazione relativa al termine "Fenestron", sollevata anche da altro Costruttore. Si provvederà a correggere il testo e a rivedere il criterio valutativo.

QUESITO/OSSERVAZIONE N. 2

Pag. 14 Caratteristiche tecniche

Punto b. si legge *"livello di rumorosità esterna in decollo, sorvolo ed atterraggio secondo le norme"*

ICAO;”

Si suggerisce di valutare positivamente la minor rumorosità prodotta.

Esempio di valutazione” *sarà valutata positivamente per tutte e tre le fasi di volo (decollo, atterraggio e sorvolo) il maggior scarto di rumorosità prodotta rispetto ai limiti ICAO.*” Valutazione proporzionale ovvero tanto più è alto lo scarto tanto più l’elicottero proposto dovrebbe essere premiato.

Motivazione: I limiti ICAO sono un minimo a cui tutti devono rispondere mentre il valore di rumorosità prodotta risulta estremamente importante al fine della miglior operatività notturna.

La valutazione va fatta in tutte e tre le fasi del volo poiché, essendo il dB (decibel) una misurazione della pressione sonora in scala logaritmica e non proporzionale, non si può fare una media sugli scarti. La valutazione potrebbe ad esempio essere svolta come segue: dato un valore di punteggio pari a 1,5 si attribuisce il punteggio in modo proporzionale rispetto allo scarto dando 0,5 punti alla fase di decollo, 0,5 punti alla fase di atterraggio e 0,5 punti alla fase di sorvolo.

RISPOSTA AL QUESITO/OSSERVAZIONE N. 2

Si ringrazia per il suggerimento. Il gruppo tecnico ha accolto l’osservazione modificando il Capitolato tecnico.

QUESITO/OSSERVAZIONE N. 3

Pag. 14 Caratteristiche tecniche

Punto I. Si legge *“se l’aeromobile proposto dispone di carrello a ruote dovrà disporre di pattini da neve, comunque non computabili nel calcolo delle prestazioni di cui sopra”*

Si suggerisce, indipendentemente dal tipo di carrello, di imporre come obbligatori *“sistemi antiaffondamento sempre installati e pattini da neve disponibili in base”* qualora diversi dai sistemi antiaffondamento.

Si propone di richiederlo come segue:

“L’aeromobile proposto dovrà essere provvisto di sistemi antiaffondamento sempre installati e da computare nel calcolo delle prestazioni. Dovrà inoltre essere prevista la disponibilità in base di pattini da neve, non computabili nel calcolo delle prestazioni.”

Motivazioni: Tutti gli elicotteri, quando operano su terreni non preparati, hanno la necessità di installare dei sistemi antiaffondamento per poter operare ad esempio su terreni fangosi, morbidi o sdruciolevoli. Non è pensabile che un elicottero dotato di pattini, e ancor peggio di ruote, non sia sempre dotato di tale sistema.

Inoltre tali sistemi influenzano le prestazioni sia dal punto di vista del peso aggiuntivo, ma soprattutto per l'impatto aerodinamico e per le eventuali limitazioni che impongono. Non computare tali sistemi significa non valutare le reali prestazioni del mezzo in operazione, svantaggiando di fatto gli elicotteri con pattini rispetto a quelli con le ruote.

I pattini da neve invece sono un sistema non sempre strettamente necessario, salvo la presenza di grandi quantità di neve, e possono tranquillamente non essere computati nel calcolo prestazionale poiché tipicamente installati in inverno.

RISPOSTA AL QUESITO/OSSERVAZIONE N. 3

Il suggerimento è interessante, e tenuto in considerazione il tipico profilo di missione della Base HEMS FVG, che prevede il 90% di missioni primarie la maggior parte delle quali prevedono atterraggi "fuori campo". Il gruppo tecnico ha accolto l'osservazione modificando il Capitolato tecnico.

QUESITO/OSSERVAZIONE N. 4

Caratteristiche tecniche pag. 14

Punto A3 si legge *"Altezza del rotore di coda superiore agli 1,85 metri"*.

Si suggerisce modificare la caratteristica a punteggio come segue: *"Altezza del rotore di coda superiore agli 1,85 metri o rotore intubato o assente"*.

Come evidenziato precedentemente, si suggerisce quindi di fornire una maggiore premialità ai rotori di coda intubati o protetti poiché garantiscono maggiori margini di sicurezza, rispetto ai rotori tradizionali alti, sia al suolo che in volo in presenza di ostacoli soprattutto durante le delicate operazioni al verricello o durante lo sbarco dall'hovering.

RISPOSTA AL QUESITO/OSSERVAZIONE N. 4

Il gruppo tecnico ha accolto l'osservazione modificando il Capitolato tecnico.

QUESITO/OSSERVAZIONE N. 5

Punto A3 si legge *"Dimensioni longitudinali inferiore ai 15 metri ma fino ai 13 metri"*.

La valutazione risulta molto corretta poiché predilige mezzi con dimensioni esterne contenute che agevolano l'operatività fuori campo. Si suggerisce, ad ogni modo, di non limitare "ma fino a 13 metri" poiché potrebbe risultare contestabile dal momento che tanto più tale valore è basso tanto più sono agevolate le operazioni fatta salva la rispondenza ai requisiti dimensionali interni.

RISPOSTA AL QUESITO/OSSERVAZIONE N. 5

Il profilo di missione di Elisoccorso FVG, già citato nella risposta al quesito n. 3, vede sicuramente una migliore operatività di macchine compatte. Si accoglie l'osservazione relativa alla dimensione minima *"ma fino a 13 metri"* che verrà rimossa poiché le dimensioni interne sono comunque definite in altra parte del capitolato tecnico.

QUESITO/OSSERVAZIONE N. 6

Caratteristiche tecniche pag. 14

Punto A9 si legge *"equipaggiamento per attività IFR/PBN single pilot regolarmente certificato"*

Si suggerisce di specificare quale livello prestazionale PBN viene richiesto ad esempio: *"L'elicottero dovrà essere certificato per operazioni IFR/PBN fino a RNP 0.3 in rotta e procedure di avvicinamento LPV"*.

Motivazioni: PBN è un termine generico per indicare modalità di navigazione in funzione del livello prestazionale della certificazione del mezzo. È quindi un termine molto ampio che può includere mezzi con scarse capacità, in termini prestazionali, di navigazione o molto alte.

RISPOSTA AL QUESITO/OSSERVAZIONE N. 6

Il gruppo tecnico ha accolto l'osservazione modificando il Capitolato tecnico.

QUESITO/OSSERVAZIONE N. 7

Profili di missione Pag. 15

Ne nella missione **"A1. Missione HEMS"** ne nella **"Missione Air Ambulance"** viene indicato in quale modalità va calcolato il consumo di combustibile.

Si suggerisce pertanto di indicare le condizioni al contorno come segue:

"il consumo di carburante va calcolato in condizioni ISA+20° alla quota di 3000 ft e ad una velocità $V_{TAS} = 125$ kts".

Lo stesso si dica per il consumo di combustibile in riserva:

"il consumo di carburante in riserva va calcolato in condizioni ISA+20° alla quota di 3000 ft e alla Velocità di Miglior Autonomia Oraria (BES Best Endurance Speed)".

Motivazione: è importante specificare con quale modalità deve essere calcolato il consumo per evitare un calcolo secondo parametri diversi da parte delle diverse Ditte partecipanti, che non permetterebbero un confronto paritario.

RISPOSTA AL QUESITO/OSSERVAZIONE N. 7

Il gruppo tecnico ha accolto l'osservazione modificando il Capitolato tecnico.

QUESITO/OSSERVAZIONE N. 8

Profili di missione Pag. 15

A1. Missione HEMS

Si legge: *"all'arrivo sul target hovering fuori effetto suolo alla quota di 3.000 mt s.l.m. (si ipotizza il calo del personale sanitario/soccorso alpino) durata: 5 minuti;"*

E

"hovering fuori effetto suolo (per il recupero del personale sanitario/ personale CNSAS e del paziente): durata 5 minuti (la fattibilità della prestazione con 6 persone a bordo deve essere verificata con il peso calcolato al termine dei 5 minuti di hovering);"

Si suggerisce di:

1. Specificare che il calo del personale nonché il recupero dello stesso è da intendersi con l'uso del verricello. Si suggerisce pertanto la seguente modifica:
 - *(si ipotizza il calo con verricello del personale sanitario/soccorso alpino) durata: 5 minuti;"*
 - *(per il recupero con verricello del personale sanitario/ personale CNSAS e del paziente)*
2. Specificare che la prestazione di hovering deve poter avvenire in presenza di vento di almeno 17 kts da tutte le direzioni.
 - *"all'arrivo sul target hovering fuori effetto suolo alla quota di 3.000 mt s.l.m. in sia in assenza che in presenza di vento minimo di 17 kts da tutte le direzioni (si ipotizza il calo con verricello del personale sanitario/soccorso alpino) durata: 5 minuti;"*
 - *"hovering fuori effetto suolo sia in assenza che in presenza di vento minimo di 17 kts da tutte le direzioni (per il recupero del personale con verricello sanitario/ personale CNSAS e del paziente): durata 5 minuti (la fattibilità della prestazione con 6 persone a bordo deve essere verificata con il peso calcolato al termine dei 5 minuti di hovering);"*

Motivazioni

1. Si tenga presente che l'utilizzo del verricello impone l'applicazione dei limiti imposti dall'utilizzo del verricello stesso.
2. La Regione Friuli Venezia Giulia è una Regione caratterizzata da presenza di vento importante durante tutto l'anno. Il vento condiziona in maniera significativa le prestazioni degli elicotteri al punto da condizionarne le caratteristiche di controllabilità (e quindi di sicurezza) e di capacità di carico al punto tale da influenzare anche la fattibilità o meno della missione stessa.

A tal riguardo la normativa tecnica è molto precisa:

- La Certification Specification 29 "CS 29.143 Controllability and manoeuvrability" individua ai punti ai punti (c) e (d) una velocità minima di 17 kts da tutte le direzioni da testare ai fini della controllabilità.
- Il regolamento Europeo 965/2012 impone per le operazioni SPA.HHO nella AMC1 SPA.HHO.140 Information and documentation che siano esplicitate (punto (c)) le condizioni meteorologiche limite per le operazioni HHO. Tra le condizioni meteo rilevanti non si può non individuare la condizione del vento.

Qualora a seguito delle valutazioni della Regione Friuli Venezia Giulia emergesse che alcuni mezzi non sono in grado di garantire le prestazioni in presenza di vento si suggerisce comunque di porre tale caratteristica almeno a valutazione qualitativa a punteggio e di richiedere comunque alla Ditta Partecipante di assumersi le responsabilità delle eventuali mancate missioni che dovessero verificarsi.

RISPOSTA AL QUESITO/OSSERVAZIONE N. 8

Per il punto 1 il gruppo tecnico ha accolto l'osservazione modificando il Capitolato tecnico.

Per il punto 2, il gruppo tecnico non accoglie il suggerimento, in favore della massima partecipazione alla procedura di gara.

QUESITO/OSSERVAZIONE N. 9

9. Cabina pag 16

Tra le caratteristiche minime a pena di esclusione si legge: "*dimensioni tali da poter ospitare sulla barella un paziente di altezza di 190 cm e peso almeno di 95 kg*".

Si segnala che la normativa di certificazione (CS 29.562, CS 29.785) impone test dinamici a pesi pari a 77 kg, mentre l'abuse loading può essere superiore anche a 95 kg. Vedasi allegato A: Estratto Norma CS 29.

Si suggerisce quindi di specificare come segue: "*dimensioni tali da poter ospitare sulla barella un paziente di altezza di 190 cm e peso almeno di 95 kg (abuse loading)*".

RISPOSTA AL QUESITO/OSSERVAZIONE N. 9

Il gruppo tecnico ha accolto l'osservazione modificando il Capitolato tecnico

QUESITO/OSSERVAZIONE N. 10

9. Cabina pag 16

Si suggerisce di valutare positivamente le dimensioni della cabina sanitaria in accordo alla norma EN UNI 13718-2:2015 per garantire la massima operatività sul paziente.

Alcuni mezzi potrebbero non essere conformi perciò si suggerisce di non imporla come obbligatoria poiché non cogente.

Si suggerisce pertanto la seguente dicitura: *“sarà valutata positivamente la conformità della cabina sanitaria alle dimensioni indicate nella norma EN UNI 13718-2:2015”*. Vedasi allegato B: estratto norma EN UNI 13718-2:2015.

Motivazioni

È importante farne elemento valutativo poiché tale aspetto può avere risvolti operativi e legali per i quali si allega Allegato C: parere legale Pro Veritate.

RISPOSTA AL QUESITO/OSSERVAZIONE N. 10

Si concorda sul fatto che la normativa citata rappresenta un suggerimento e non un obbligo.

Si ringrazia inoltre per la trasmissione dell'interessante parere "pro veritate", che apre interessanti opportunità di riflessione, anche sulla base della Legge 24 del 08/03/2017 (cd Legge Gelli), che cita l'operato del Professionista sanitario in accordo a "linee guida". Sappiamo come tali linee guida non siano state ancora completate, particolarmente in ambito "elisoccorso".

Ma appare indubbio, nell'eventualità di contestazioni da parte dell'Autorità Giudiziaria, come nel caso di insussistenza di linee guida si possa richiamarsi ad altre "norme" o "raccomandazioni".

Pertanto l'inserimento di quanto previsto dalla normativa EN UNI 13718-2: 2015 può certamente entrare in un criterio valutativo, e non escludente.

QUESITO/OSSERVAZIONE N. 11

Per quanto attiene al documento a) Capitolato Tecnico – LOTTO 1, in particolare al paragrafo **“8 Caratteristiche tecniche degli elicotteri titolari e sostitutivi generali e per profilo di missione”**

➤ **“Gli elicotteri proposti dovranno essere nuovi di fabbrica o non dovranno superare, al momento dell’inizio del servizio, l’anzianità di:**

- **2 anni per l’elicottero principale**
- **3 anni per l’elicottero in pronta disponibilità”**

In ragione della durata dell'appalto definita al paragrafo **“3 Durata Contrattuale”** non si comprende facilmente la differenziazione di età posta tra i due elicotteri richiesti.

Se l'intenzione di ARCS è quella di premiare la proposta di elicotteri nuovi e tecnologicamente avanzati che vengano impiegati durante l'intera durata del contratto stabilita in 5 anni più 2, allora si dovrebbero equiparare i due elicotteri soprattutto in considerazione del fatto che il secondo elicottero è richiesto in pronta disponibilità, con un preavviso di solo 1 ora.

Con tale prescrizione, appare chiaro quindi che per l'espletamento del servizio posto in gara sia necessario per gli operatori aeronautici che parteciperanno avere nella loro piena disponibilità 2 elicotteri, ancor più che il secondo potrà essere utilizzato non solo per "back up" ma anche per

“realizzazione di attività addestrativa, individuazione dei siti di atterraggio, supporto alla mobilità dei mezzi di emergenza e dell’attività del CNSAS”.

RISPOSTA AL QUESITO/OSSERVAZIONE N. 11

Accogliendo le osservazioni, verrà modificato il testo finale del capitolato, equiparando l’anzianità massima di 5 anni (alla data di scadenza della presentazione delle offerte alla gara in oggetto) degli elicotteri proposti. La SA ha peraltro ritenuto, al fine di favorire la massima accessibilità a tutti gli Operatori, di non richiedere macchine nuove di fabbrica, anche in un’ottica di ragionevole gestione dei costi.

QUESITO/OSSERVAZIONE N. 12

- “Saranno valutati come elementi migliorativi della qualità dell’offerta presentata:
A - 1 Altezza del rotore principale superiore ai 2,40 metri

In considerazione del requisito minimo di presentare elicotteri che dovranno avere un’altezza del rotore principale non inferiore a 2,40 metri (definito al punto a. delle Caratteristiche tecniche) risulta difficilmente comprensibile la scelta di considerare elemento migliorativo della qualità dell’offerta avere elicotteri con un rotore più alto di 2,4 metri.

Se l’obiettivo di ARCS è quello di garantire la sicurezza del personale che si trova ad operare nelle immediate vicinanze dell’elicottero chiedendo un rotore principale alto, il requisito minimo di altezza del rotore principale fissato a 2,40 metri risulta ampiamente soddisfatto alla luce dell’altezza media della popolazione italiana di poco inferiore a 1,80 m; il criterio premiante in oggetto risulta quindi ingiustificato e strumentale a premiare un modello specifico di elicottero.

RISPOSTA AL QUESITO/OSSERVAZIONE N. 12

Il gruppo tecnico non ha accolto l’osservazione.

Al di là delle considerazioni legate “all’altezza medica della popolazione”, una maggiore altezza del rotore costituisce comunque di per se un fattore di maggiore sicurezza. È appena il caso di ricordare la possibilità di atterraggio in approdi nei quali le vie di allontanamento dall’elicottero siano in salita rispetto al luogo di atterraggio.

QUESITO/OSSERVAZIONE N. 13

- “**b. altezza minima da terra del rotore di coda su terreno pianeggiante: non inferiore a 1,85 metri, minimo non applicabile in presenza di Fenestron;**”

Si presume che con la scelta del termine FENESTRON, la stazione appaltante abbia voluto indicare la cosiddetta architettura a rotore intubato. Appare ingiustificato per questa architettura l’altezza minima da terra non venga considerata. Mentre è indubbio che l’architettura a rotore intubato offra vantaggi in termini di rumorosità esterna, lo stesso non si può affermare riguardo la sicurezza al suolo. Rotori di tipo intubato, infatti, offrono distanze da terra tipicamente ad altezza d’uomo, rendendone l’impiego potenzialmente più pericoloso rispetto a rotori liberi posti ad altezza

superiori a quelle medie dell'uomo. Pertanto la non applicabilità dell'altezza minima in presenza di rotore intubato è strumentale ad individuare uno specifico produttore di elicotteri.

RISPOSTA AL QUESITO/OSSERVAZIONE N. 13

Si accoglie la giusta osservazione, peraltro evidenziata anche da un altro Costruttore, sul fatto che il termine "Fenestron" sia in realtà un "brevetto" specifico. Si intendeva in effetti la caratteristica del rotore di coda intubato (o assente, cfr. NoTaR). Il testo verrà corretto.

Verrà modificato il criterio legato all'altezza minima del rotore dal suolo, mantenendo tuttavia un criterio premiante per la caratteristica legata al "rotore intubato" che offre, come evidenziato dalla stessa osservazione, indubbi vantaggi in termini di rumorosità, particolarmente importanti per questa SA che opera in ambito densamente popolato.

QUESITO/OSSERVAZIONE N. 14

➤ "Saranno valutati come elementi migliorativi della qualità dell'offerta presentata:

A - 3 Dimensioni longitudinali inferiori ai 15 metri ma fino ai 13 metri"

Anche in questo caso, così come il precedente A -1, in considerazione del requisito minimo di presentare elicotteri che "non dovranno superare i 15m. fuori tutto, corrispondenti alla misura utile per le piazzole e gli hangar delle elisuperfici sanitarie e di soccorso della regione", risulta difficilmente comprensibile la scelta di considerare elemento migliorativo della qualità dell'offerta avere elicotteri con dimensioni longitudinali inferiori ai 15 metri e compresi tra 13m e 15m. Se il limite dimensionale delle piazzole e degli hangar presenti nel territorio della regione è di 15 metri, non si comprende cosa implichi per la stazione appaltante che la dimensione fuori tutto dell'elicottero sia la più ridotta possibile. Appare evidente, ancora una volta, la volontà di individuare e premiare un modello specifico di elicottero.

RISPOSTA AL QUESITO/OSSERVAZIONE N. 14

Il profilo di missione di Elisoccorso FVG, già citato nella risposta al quesito n. 3, vede sicuramente una migliore operatività di macchine compatte. Si accoglie l'osservazione relativa alla dimensione minima "ma fino a 13 metri" che verrà rimossa poiché le dimensioni interne sono comunque definite in altra parte del capitolato tecnico.

QUESITO/OSSERVAZIONE N. 15

➤ "Saranno valutati come elementi migliorativi della qualità dell'offerta presentata:

A - 4 Diametro del rotore principale inferiore ai 15 metri fino ai 10 metri

Le dimensioni del rotore principale sono specifiche che non aggiungono nulla, in termini di maggiori e migliori prestazioni, al servizio in questione e quindi hanno come unico obiettivo, quello di favorire il mezzo che ne sia dotato.

RISPOSTA AL QUESITO/OSSERVAZIONE N. 15

Si ribadisce quanto detto al punto precedente. Questa SA intende privilegiare macchine più compatte, sulla base dei dati legati all'operatività della macchina stessa.

QUESITO/OSSERVAZIONE N. 16

➤ "Saranno valutati come elementi migliorativi della qualità dell'offerta presentata:

A – 8 Finestrino apribile a scorrimento nel vano sanitario

Se l'obiettivo della stazione appaltante è quello di garantire che gli elicotteri proposti siano dotati di soluzioni che consentono il ricambio dell'aria nel vano sanitario, allora non si comprende perché non siano state concepite e valutate soluzioni alternative o equivalenti, quali bocchette d'aria apribili non a scorrimento o addirittura l'eventuale impianto di climatizzazione cabina.

RISPOSTA AL QUESITO/OSSERVAZIONE N. 16

Il gruppo tecnico non ha accolto l'osservazione.

L'impianto di climatizzazione in cabina è stato escluso sia per l'ovvio del peso del mezzo, ma soprattutto perché la sua efficacia è minima nei brevi tragitti che vengono compiuti nella tipica missione di questa SA.

La caratteristica del finestrino apribile scorrevole nel vano sanitario, peraltro disponibile sui mezzi commercializzati da tutti i costruttori, si è dimostrata molto efficace.

QUESITO/OSSERVAZIONE N. 17

➤ **9. Cabina**

"Saranno valutati come elementi migliorativi della qualità dell'offerta presentata:

B – 2 Capacità di carico al suolo di barella ed equipe anche in relazione al numero e alla dimensione degli accessi

Si evince che l'interesse della stazione appaltante sia quello di garantire la miglior accessibilità al suolo, così come in volo, del paziente barellato e degli operatori sanitari.

Si invita a valutare come elemento migliorativo la dimensione degli accessi piuttosto che il numero degli stessi anche in considerazione delle operazioni al verricello richieste dalla gara, in cui lo sbarco del personale di soccorso ed il successivo imbarco del paziente barellato avviene, per tutti i modelli di elicottero presenti sul mercato, attraverso il solo portellone laterale.

RISPOSTA AL QUESITO/OSSERVAZIONE N. 17

Il gruppo tecnico non ha accolto l'osservazione.

Si ritiene che questa SA possa valutare le migliori soluzioni proposte per il carico della barella e dell'equipe anche sulla base degli specifici profili di missione di questa Regione.

QUESITO/OSSERVAZIONE N. 18



➤ **B – 4 Spazio disponibile a bordo per operazioni sanitarie (possibilità di manovra)**

Il requisito premiante individuato, così come scritto, risulta poco chiaro.

Si invita quindi a riformularlo inserendo criteri oggettivi e facilmente misurabili premiando caratteristiche tecniche analoghe ma non riconducibili alla macchina "individuata", quali, ad esempio un maggior volume in cabina, il numero di passeggeri che si possono imbarcare con a bordo barella singola e doppia o la possibilità di stivare oggetti ingombranti.

RISPOSTA AL QUESITO/OSSERVAZIONE N. 18

Il gruppo tecnico ha accolto l'osservazione.

E' stato inserito quale criterio premiante la conformità della cabina alle dimensioni indicate EEN 13718 -2:2015.

QUESITO/OSSERVAZIONE N. 19

Inoltre, per quanto attiene al documento b) Estratto del disciplinare di gara, in particolare al paragrafo "**LE MACRO CATEGORIE E LE CARATTERISTICHE OGGETTO DELLA VALUTAZIONE QUALITATIVA DEL SERVIZIO, LOTTO 1, Codice F – 2**

Si desume che la stazione appaltante intenda premiare gli "anni di attività dei Tecnici / Membri di equipaggio HEMS addetti alla manutenzione sul tipo di elicottero proposto oltre al minimo richiesto".

In tal senso ci preme, fin da ora, evidenziare che tale criterio premiante risulta aversativo per quegli operatori che vogliono proporre elicotteri certificati negli ultimi anni e pertanto più moderni per i quali il proprio personale ha ottenuto le licenze di manutentore approvate dalla autorità aeronautica successivamente rispetto a tecnici abilitati su elicotteri di vecchia generazione certificati in anni precedenti.

RISPOSTA AL QUESITO/OSSERVAZIONE N. 19

Si concorda con quanto evidenziato e si elimina tale elemento dalla griglia di valutazione tecnica.

OSSERVAZIONE N. 20

Infine, per tutelare ARCS, si porta alla Sua cortese attenzione il Bollettino n. 13/2019 emesso lo scorso aprile dall'Autorità Garante della Concorrenza e del Mercato (AGCM) nel quale l'Autorità esprime alcune importanti considerazioni in merito alle modalità di affidamento dei servizi di elisoccorso sul territorio nazionale.

In tale Bollettino, in particolare nella sezione AS1573 – BANDO DI GARA PER LA FORNITURA DEI SERVIZI DI ELISOCCORSO (Pag.24-27 del documento allegato), AGCM prescrive chiaramente che *"Le stazioni appaltanti non possono, inoltre, individuare requisiti tecnico – qualitativi tali da individuare e/o favorire uno specifico produttore o modello di elicottero, a fronte della sostanziale idoneità di più modelli, anche di diverso produttore, alla adeguata prestazione del servizio.*

RISPOSTA ALL'OSSERVAZIONE N. 20

Non è intenzione della S.A. escludere alcun tipo di elicottero di uno specifico produttore o specifici requisiti tecnico qualitativi limitativi della concorrenza. Considerato il profilo di missione tipico della Regione FVG risulta ovvio che alcune caratteristiche richieste sono legate all'operatività della base di elisoccorso FVG.

QUESITI/OSSERVAZIONI N. 21

In merito all'estratto del Disciplinare:

- Oggetto dell'estratto del disciplinare di gara è sbagliato, riguarda un altro appalto;
- Ulteriori proposte migliorative: riguardano il servizio in generale o esclusivamente il personale?
- Diversi richiami ad articoli non corrispondono.

RISPOSTE AI QUESITI/OSSERVAZIONI N. 21

- trattasi di refuso;
- riguardano il servizio in generale;
- i richiami all'interno del disciplinare di gara sono stati allineati.

QUESITI/OSSERVAZIONI N. 22

1. non è indicato chiaramente entro quanto tempo va sostituito l'elicottero principale;
2. viene richiesto l'antincendio sull'eli superficie dell'ospedale di Udine?
3. età dell'ulteriore elicottero sostitutivo?
4. non è chiaro quando si deve presentare/verificare il personale e tutto il resto. Da una parte è riportato che le verifiche si effettueranno 30 giorni prima dell'inizio del servizio e da un'altra che si faranno entro 10 giorni dalla data di aggiudicazione;
5. vengono inseriti nelle coperture assicurative dei passeggeri anche i tecnici di volo;
6. nell'articolo 22 riguardante la fatturazione viene riportata, erroneamente, più e più volte la Protezione Civile;
7. cosa si intende per "canone orario della base" riportato nella tabella riassuntiva delle penalità;
8. non chiare le indicazioni al codice A-2 della tabella valutativa del lotto 1;
9. richiedendo un elicottero attivabile su richiesta con preavviso di 1 ora si richiede, sostanzialmente, un secondo elicottero a disposizione con relativo equipaggio;
10. manca l'indicazione di FUORI SERVIZIO METEO (pag. 23);
11. non è chiaro se la conoscenza del territorio riveste un elemento escludente o valutativo.

RISPOSTE AI QUESITI/OSSERVAZIONI N. 22

L'elicottero principale va sostituito nella nuova formulazione dell'appalto, in caso di guasto manutenzione non programmata, in un tempo pari a ore dodici (12);

1. al momento il servizio antincendio è richiesto;
2. si rimanda alla risposta fornita al quesito n. 11, specificando che tale anzianità di 5 anni, vale anche per eventuali sostituzioni;
3. le tempistiche si riferiscono ad aspetti differenti. I requisiti minimi richiesti a Capitolato tecnico devono essere posseduti almeno 30 giorni prima dell'inizio del Servizio. Le verifiche attinenti a quanto presentato in offerta tecnica verranno effettuate entro i 10 (dieci) giorni lavorativi successivi alla data di aggiudicazione;
4. trattasi di refuso, è stata riformulata la frase relativa alla copertura assicurativa;
5. trattasi di refuso; è stato corretto l'articolo in relazione all'Ente di interesse;
6. "canone orario della base" trattasi di refuso verrà definito nel dettaglio sul quale applicare la penalità;
7. Codice A-2 della tabella valutativa del lotto 1 intendersi altezza da terra del rotore di coda in caso di rotore convenzionale;
8. la nuova formulazione del capitolato tecnico rende superato il quesito;
9. il Capitolato tecnico è stato implementato con il FUORI SERVIZIO METEO;
10. la conoscenza del territorio riveste un elemento valutativo.

QUESITI/OSSERVAZIONI N. 23

- per la scorta di carburante si intende la fornitura di un impianto fisso?
- nel budget da mettere a disposizione vanno considerate le modalità di svolgimento del servizio e conseguente entità di personale impiegato giornalmente;
- in base alla metodologia di fatturazione indicata non è chiaro se è previsto un "fisso garantito".

RISPOSTE AI QUESITI/OSSERVAZIONI N. 23

- Si intende che la base operativa dovrà essere fornita di un impianto fisso;
- si conferma che nel budget da mettere a disposizione vanno considerate le modalità di svolgimento del servizio e conseguente entità di personale impiegato giornalmente;
- per quanto riguarda il Servizio dell'elicottero ad attivazione immediata sarà previsto un canone mensile fisso ed un costo (minuto/ora) per il volo. Per le altre attivazioni sarà previsto il solo costo del volo.

QUESITO/OSSERVAZIONE N. 24

Pag. 12 Caratteristiche tecniche degli elicotteri, requisiti minimi documentati

A.2 Si legge *"Peso a vuoto: non superiore a Kg 1.400;"*

Si suggerisce di **non** indicare il peso a vuoto massimo poiché potrebbe risultare escludente per mezzi più pesanti comunque in grado di svolgere la missione. Si suggerisce pertanto di indicare una missione tipo come verrà suggerito ai punti successivi e di eliminare tale requisito che può risultare escludente ed identificativo di uno specifico elicottero;

oppure

eliminare il requisito di cui sopra ed indicare un carico utile minimo come segue *“Carico utile all’elicottero equipaggiato per missioni antincendio (Peso massimo al decollo con carichi esterni al S.L. ISA – Peso a vuoto equipaggiato elicottero per missioni antincendio) non inferiore a 1300 kg al S.L. ISA.”*

Motivazioni

Evitare che il requisito diventi escludente ed identificativo di uno specifico mezzo avente peso a vuoto nell’intorno dei 1400 kg”.

RISPOSTE AL QUESITO/OSSERVAZIONE N. 24

Questa SA intende privilegiare macchine più compatte, sulla base dei dati legati alle attività del Servizio di Protezione civile in Regione FVG .

Il gruppo tecnico ha comunque accolto l’osservazione modificando il Capitolato tecnico indicando anche una missione tipo come suggerito (vedasi quesito/osservazione n26).

QUESITO/OSSERVAZIONE N. 25

Pag. 12 Caratteristiche tecniche degli elicotteri, requisiti minimi documentati

A.5 Si legge *“Velocità massima raggiungibile (VNE) in configurazione standard: non inferiore a 140 Kts;”*

La VNE rappresenta la velocità da non eccedere mai. Si suggerisce di riportare quanto segue:

“Velocità da non eccedere mai (VNE) al peso operativo di missione antincendio non inferiore a 140 kts in condizioni ISA al livello medio del mare”

Motivazioni: è importante dare le condizioni al contorno per un confronto paritario tra i vari partecipanti.

RISPOSTE AL QUESITO/OSSERVAZIONE N. 25

Il gruppo tecnico ha comunque accolto l’osservazione modificando il Capitolato tecnico.

QUESITO/OSSERVAZIONE N. 26

Pag. 12 Caratteristiche tecniche degli elicotteri, requisiti minimi documentati

A.6 Si legge *“Motore a turbina : potenza max di decollo ISA e sea level non inferiore a 560 Kw;”*

In questo caso non è specificato se si parla di potenza termodinamica, nonché di potenza al banco o potenza al decollo per motore installato.

Si suggerisce pertanto di non riportare tale valore ed imporre invece un profilo di missione tale da essere svolto solo dalla classe dei mezzi individuati quale ad esempio:

Considerata la condizione 3000ft/ISA + 20°, l'elicottero dovrà dimostrare la capacità di sollevamento (hovering OGE) di almeno 900 litri di acqua nella configurazione antincendio costituita da:

- 1 pilota;
 - Autonomia minima di 1 ora + 20 minuti di riserva;
 - Installazione di cestone esterno e bambi bucket;
- Non devono essere considerati nel calcolo delle prestazioni gli equipaggiamenti per il sorvolo del mare.*

Oppure

Se si ritiene importante riportare il valore minimo di potenza si suggerisce di far riferimento al documento ufficiale Type Certificate Data Sheet di EASA, scaricabile dal sito ufficiale EASA al link <https://www.easa.europa.eu/document-library/type-certificates> e riportare quanto segue:

"Potenza Massima al decollo (TOP) non inferiore a 500 kw così come riportato dal Type Certificate Data Sheet al punto 5.3 Limitations".

Si suggerisce il valore di 500Kw per non rischiare di indentificare un solo modello presente sul mercato.

Motivazioni

In altre gare italiane antincendio e Protezione Civile, dove veniva riportata la richiesta generica di potenza del motore senza ulteriori specifiche, si sono verificate diverse problematiche di interpretazione e a successivi ricorsi sul punto da parte delle Ditte Partecipanti.

Ciò che in genere risulta importante è la capacità dell'elicottero di svolgere una specifica missione (e quindi anche con specifici livelli di rapporto peso/potenza). Quindi si suggerisce di riportare o una missione specifica da poter svolgere, che mezzi meno prestanti non sono in grado di garantire, o riportare il valore di potenza indicato da EASA (Agenzia dell'Unione europea per la sicurezza aerea) sul documento ufficiale relativo la certificazione. In questo modo non si hanno ambiguità di interpretazione ed il valore di riferimento è riportato nello stesso punto su tutti i Type Certificate Data Sheet di EASA.

RISPOSTE AL QUESITO/OSSERVAZIONE N. 26

Il gruppo tecnico ha accolto l'osservazione modificando il Capitolato tecnico e riformulando il testo. Per quanto riguarda il valore di potenza non verrà cambiato al fine di garantire le massime prestazioni agli elicotteri in Servizio in relazione ai profili di missione richiesti.

QUESITO/OSSERVAZIONE N. 27

Pag. 12 Caratteristiche tecniche degli elicotteri, requisiti minimi documentati

Tra i requisiti minimi si suggerisce di richiedere anche la presenza a bordo, almeno sull'elicottero titolare, di impianto combustibile ad assorbimento di energia (Crash Resistant Fuel)

"A.13 – Impianto combustibile ad assorbimento di energia"

Motivazioni:

Ai fini dell'incremento della sicurezza delle operazioni, in particolare per quanto concerne il trasporto del personale di Protezione Civile, si suggerisce di imporre tale sistema come obbligatorio o perlomeno di valutarlo come elemento importante di qualità aggiuntiva in fase di valutazione.

RISPOSTE AL QUESITO/OSSERVAZIONE N. 27

Il Sistema non verrà richiesto come obbligatorio. Al momento ci risulta non normato l'utilizzo del sistema in attività al gancio.

PRECISAZIONE

Alla luce dell'analisi dei fabbisogni degli Enti interessanti al servizio in oggetto e dell'esito della consultazione del mercato, la Stazione appaltante ha ritenuto opportuno adottare diverse scelte strategiche in relazione all'articolazione dei lotti in gara.

A seguito di una più approfondita analisi delle esigenze degli Enti interessati, delle dimensioni territoriali della Regione FVG, dei fabbisogni quali-quantitativi, del numero, tipologia e tempistiche degli interventi si è optato per il lotto unico.

La suddetta soluzione è ritenuta ottimale per ragioni di opportunità, miglior e maggior livello di servizio a favore della popolazione e degli operatori ed economicità (minori costi a livello di sistema diretti ed indiretti).