

PROCEDURA APERTA TELEMATICA PER L’AFFIDAMENTO DEL SERVIZIO DI ELISOCORSO PER LE AZIENDE SANITARIE DELLA REGIONE DEL VENETO

RISPOSTE ALLE RICHIESTE DI CHIARIMENTI

82) Articolo 11 - impianti radio di bordo e apparecchiature per comunicazioni pag. 20 del Capitolato Tecnico, viene descritta la necessità di installare i seguenti apparati radio: - 1° apparato radio UHF, operatività analogica e DMR, telecomando remoto, integrato nel sistema interfonico - 2° apparato radio UHF, operatività TETRA, due telecomandi remoti, integrato nel sistema interfonico - 3° apparato radio UHF, operatività TETRA, telecomando remoto, non integrato nel sistema interfonico - 4° apparato radio sulle frequenze C.N.S.A.S., integrato nel sistema interfonico. Si chiede, innanzitutto, di confermare che per “telecomando remoto” si intende “frontalino remotizzabile”. Relativamente al 3° apparato radio: - si chiede conferma che tale apparato debba essere non collegato al sistema interfonico ed, in tal caso, si chiede di precisare se tale apparato radio possa essere di tipo portatile - nel caso in cui, al punto precedente, venisse confermata l’installazione fissa, si chiede di confermare che la richiesta è di avere, in sostanza, un ulteriore apparato radio con operatività TETRA, non integrato al sistema interfonico, installato ed alimentato come apparato radio fisso di bordo - nel caso in cui, al punto precedente, venisse confermata la richiesta di un secondo apparato radio con operatività TETRA, si chiede se la funzionalità di queste due radio possa essere racchiusa in un unico apparato o se, in ogni caso, è necessario avere due apparati radio dello stesso tipo; si fa notare che, in tal caso, vi sarebbe una duplicazione di apparati radio a discapito dello spazio disponibile per altri eventuali apparati nonché una maggiore spesa ed una maggiore complessità di impianto - si fa notare, inoltre, che il mancato collegamento al sistema interfonico di questo apparato radio rappresenterebbe un requisito da verificare dal punto di vista certificativo in quanto risulterebbe un sistema con una maggiore difficoltà di gestione da parte del pilota comandante in situazioni di emergenza/avaria. Nell’articolo viene precisato che gli apparati radio verranno forniti dall’Amministrazione Regionale (fatta eccezione per l’apparato radio sulle frequenze del C.N.S.A.S.). Si chiede di confermare se marca e tipo di tali apparati radio saranno concordati tra la Ditta Aggiudicataria e l’Amministrazione Regionale al fine di valutare la migliore soluzione operativa/tecnica per il servizio oggetto della procedura nonché l’effettiva installabilità. Alternativamente si richiede di indicare marca e modello di tali radio. Nell’articolo viene anche richiesto alla Ditta Aggiudicataria di fornire antenne di tipo veicolare; si chiede di confermare se sia possibile, alternativamente, fornire antenne di tipo aeronautico in quanto non è garantita l’installabilità di quelle veicolari. Si chiede, infine, di fornire maggiori dettagli tecnici relativamente alla richiesta di fornitura di “idoneo apparato portatile ARTVA e RECCO per la ricerca dei travolti in valanga”.

Risposta

Si conferma che per “telecomando remoto” si intende “frontalino remotizzabile”.

Si conferma che il 3° apparato radio non deve essere collegato al sistema interfonico. Esso deve essere della stessa tipologia del 2°. Entrambi devono essere con installazione fissa.

Si conferma che la richiesta è di avere, in sostanza, un ulteriore apparato radio con operatività TETRA.

Il 3° apparato TETRA, in aggiunta al 2° apparato, deve disporre delle modalità di funzionamento TETRA DMO-Repeater e TETRA DMO-Gateway, non integrato al sistema interfonico, installato ed alimentato come apparato radio fisso di bordo. La funzionalità di queste due radio non può essere racchiusa in un unico apparato. Devono essere presenti due apparati distinti dello stesso tipo.

Il 3° apparato, nel momento in cui viene commutato in modalità TETRA DMO-Gateway (ed è questa la funzionalità per la quale viene chiesta l’installazione) perde la possibilità di essere utilizzato per effettuare o ascoltare comunicazioni fonia, di qui la richiesta che non sia integrato al sistema interfonico.

Si conferma che gli apparati radio verranno forniti dall'Amministrazione Regionale (fatta eccezione per l'apparato radio sulle frequenze del C.N.S.A.S.). I terminali saranno marca Sepura, modello SRG3900, analoghi alle centinaia già in uso da parte dei SUEM del Veneto e a quelli in fase di acquisizione da parte di Regione del Veneto nell'ambito della gara d'appalto TLC1/2017, che sono in grado di comunicare ed interagire con i sistemi radio-informatici in uso nelle Centrali Operative SUEM di Regione del Veneto, sia in fonìa che attraverso lo scambio di stati precodificati e messaggi così come definiti a livello regionale fra Regione del Veneto e le centrali operative SUEM.

La Ditta Aggiudicataria avrà la libertà di utilizzare antenne di tipo aeronautico purché operanti nella gamma di frequenze dei terminali a cui sono collegate e che abbiano un guadagno di almeno 0dB.

Gli attuali apparati in uso per la base HEMS di Pieve di Cadore sono: ARTVA Produttore BARRIVOX, Modello ORTOVOX F1 FOCUS, e RECCO Produttore RECCO AB, Sweden, Modello RECCO DETECTOR 9.

83) Rif. "Allegato 3 C - Criteri di Valutazione", criterio "2) Caratteristiche e modalità organizzative del servizio", punto "2.c Personale". Il criterio "2) Caratteristiche e modalità organizzative del servizio" prevede un punteggio massimo pari a n. 11 punti, derivanti dal totale dei singoli punteggi attribuito ai vari sub criteri, tra cui: "Personale - piloti e tecnici impiegati nelle basi e organizzazione dei turni di servizio per singolo profilo: in particolare verrà valorizzata la continuità di esperienza del personale proposto nel territorio di competenza o con orografia sovrapponibile a quella della Regione del Veneto" e "conoscenza del territorio di competenza o con orografia sovrapponibile a quella della Regione del Veneto".

Poiché, anche alla luce delle considerazioni successive, di cui al punto 2, esperienza e conoscenza nell'attività di elisoccorso possono intendersi quali sinonimi e, conseguentemente, entrambi i requisiti sembrano premiare la "conoscenza del territorio di competenza o con orografia sovrapponibile a quella della Regione del Veneto", con conseguente attribuzione di un doppio punteggio per il medesimo requisito, si chiede di

1. voler meglio definire la differenza portata dei due sub criteri;

2. chiarire come si intende premiare, in termini di attribuzione di punteggio, il requisito della esperienza/conoscenza di territorio "con orografia sovrapponibile a quella della Regione del Veneto" dal momento che l'attribuzione di un maggior punteggio all'esperienza/conoscenza del territorio di competenza (Veneto) comporterebbe un conseguente ed illegittimo privilegio nei confronti dell'operatore uscente.

Risposta

Nello stesso criterio n 2 c (Personale) vengono valorizzate da un lato la "continuità di esperienza del personale proposto" e dall'altro la "conoscenza" riferite entrambe al territorio di competenza o con orografia sovrapponibile a quella della Regione del Veneto.

84) Rif. "Allegato 3 C - Criteri di Valutazione", criterio "4) esperienza per servizi HEMS già maturata": "numero di ore in operazioni HHO, in rapporto al numero di basi gestite...".

Si chiede conferma che per numero di ore in operazioni HHO si intenda riferirsi alla durata in ore della missione HHO.

Risposta

Si confermano gli atti di gara ed in particolare che "il Numero di ore in operazioni HHO, verrà considerato in rapporto al numero di basi gestite".

85) Rif. Capitolato Tecnico, "ART. 5 MODALITÀ DI SVOLGIMENTO DEL SERVIZIO", "b. Servizio H24 (opzionale)", pag. 11: "La Ditta Aggiudicataria dovrà prevedere, per ogni lotto e per le basi identificate dalla Regione del Veneto, lo svolgimento del servizio H24, quindi anche nelle ore notturne nel rispetto delle vigenti normative ENAC, per tutti i giorni dell'anno"

Capitolato Tecnico, "ART. 15 EQUIPAGGIO", pag. 24: "Per gli equipaggi di condotta la Ditta deve presentare un Man Power Plan che illustri, nel dettaglio, come l'operatore intende organizzare l'attività nel rispetto dei tempi massimi di volo e di servizio, che sarà oggetto di valutazione qualitativa".

"Allegato 3 C - Criteri di Valutazione", criterio "2) Caratteristiche e modalità organizzative del servizio", punto "2.c Personale": È premiata la "competenza ed abilitazioni dei piloti e dei tecnici...". Si chiede di conoscere se, in sede di offerta, vada presentato un Man Power Plan per un servizio H12 o H24.

Risposta

Il capitolato prevede sia il servizio H12 che quello H24 (opzionale per quanto concerne l'attivazione); di conseguenza l'offerta tecnica dovrà riguardarli entrambi.

86) Rif. Capitolato Tecnico, "ART. 5 MODALITÀ DI SVOLGIMENTO DEL SERVIZIO", "a. Servizio diurno", pag. 10: "Durante il periodo invernale in cui l'orario di servizio è inferiore alle 12 ore sarà facoltà della Direzione del SUEM di ciascuna Azienda Contraente richiedere l'allungamento dell'orario di servizio fino al raggiungimento delle 12 ore mantenendo lo stesso equipaggio diurno e senza l'interruzione di servizio (modalità volo notturno single pilot NVG), secondo quanto definito nel Regolamento UE 965/2012 SPA.HEMS.130 (e) (2) (ii) e s.m.i."

La succitata normativa di riferimento prevede che la "modalità volo notturno single pilot NVG" possa essere utilizzata in presenza di una serie di requisiti e presupposti, tra cui la presenza di una "Cultural Area", che implica l'avvenuta analisi e mappatura del territorio per l'applicabilità delle condizioni di luce necessarie ai fini della modalità di volo in questione. In mancanza dei presupposti indicati dalla normativa di settore, il volo notturno NVG in modalità Single Pilot non può essere effettuato, ed è necessario ricorrere alla modalità Dual Pilot, circostanza confermata anche durante l'ultimo workshop tenutosi con Enac in data 16/10/2018.

Atteso che l'Operatore svolga preventivamente tale analisi del territorio ai fini della "Cultural Area", si chiede di confermare che le attività di volo in modalità "notturno single pilot NVG" potranno essere richieste solo ed esclusivamente per le porzioni di territorio rispondenti ai requisiti ed ai presupposti richiesti dalla normativa di riferimento.

Risposta

Si conferma

87) Rif. Capitolato Tecnico, "ART. 5 MODALITÀ DI SVOLGIMENTO DEL SERVIZIO", "b. Servizio H24 (opzionale)", pag. 11: "Nel caso di servizio continuativo l'equipaggio di condotta, per le operazioni notturne, dovrà essere composto da due piloti e membro di equipaggio HHO in modalità NVG".

Si chiede di confermare che i n. 2 piloti dovranno operare in modalità NVG, mentre il membro di equipaggio HHO siederà nella cabina passeggeri senza l'ausilio dei visori notturni.

Risposta

Si conferma

88) Rif. Disciplinare di gara, "Art. 2 - Modalità di partecipazione", "Step 2 - "BUSTA 2 – DOCUMENTAZIONE TECNICA", pag. 14 e 15, lettera c) ed e).

È stabilito che la "BUSTA 2 – DOCUMENTAZIONE TECNICA" debba contenere, tra le altre, la seguente documentazione, ovvero, rispettivamente: "certificazione, di approvazione all'utilizzo del verricello di soccorso in operazioni HEMS per lo sbarco ed imbarco di membri dell'equipaggio di missione, materiale e il recupero infortunati (HHO)" e "certificazione relativa all'approvazione dell'ENAC per lo sbarco ed imbarco dall'hovering dei membri dell'equipaggio di missione e il recupero di infortunati, tramite OM".

Rif. Capitolato Tecnico, "Art. 14 - Modalità di partecipazione", pag. 23 e 24, punti n. 3 e 5. È previsto che per ciascun lotto, le Ditte concorrenti, a pena di esclusione, devono essere in possesso "dell'approvazione all'utilizzo del verricello di soccorso in operazioni HEMS per lo sbarco ed imbarco di membri dell'equipaggio di missione, materiale e il recupero infortunati (HHO)" e "dell'approvazione dell'ENAC per lo sbarco ed imbarco dall'hovering dei membri dell'equipaggio di missione e il recupero di infortunati, tramite OM".

Poiché la normativa vigente non prevede più una approvazione né una certificazione per lo sbarco e imbarco dall'hovering, si chiede di voler confermare che con tali diciture si intenda richiedere la produzione dell'approvazione speciale HHO riportata sul COA per quanto concerne le operazioni al verricello, e dello stralcio dell'Operations Manual (OM) contenente la procedura di sbarco ed imbarco dall'hovering dei membri dell'equipaggio di missione e il recupero di infortunati, corredato dell'approvazione del Manuale da parte di ENAC.

Risposta

La produzione del COA in cui si attestano le certificazioni richieste e lo stralcio del Operations Manual rispondono al requisito richiesto

89) Rif. Capitolato Tecnico, "ART. 17 REQUISITI DEI PILOTI/COPILOTI", pag. 25 e 26.

Tra i requisiti minimi è previsto il possesso di "attività al gancio baricentrico (Heslo 2) di almeno 500 ore effettuate in ambiente montano a quote superiori a 1500 mt. oppure esperienza di almeno 200 operazioni con verricello, di cui almeno 100 negli ultimi tre anni, e 300 ore di volo in missioni di elisoccorso, effettuate in una base con operatività montana".

"Allegato 3 C - Criteri di Valutazione", criterio "2) Caratteristiche e modalità organizzative del servizio", punto "2.c Personale".

È premiata la "competenza ed abilitazioni dei piloti e dei tecnici, in particolare:

- numero di operazioni con impiego del verricello;
- numero di ore in operazioni con gancio baricentrico"

Premesso che l'attività con gancio baricentrico esula il campo dell'attività HEMS/HHO, in quanto non prevista dalla normativa cogente di riferimento (Reg. 965/2012 – SPA.HEMS; SPA.HHO) per le operazioni oggetto del presente appalto, ed essendo il relativo requisito minimo previsto come alternativo, si chiede

o conferma della circostanza che anche la premialità viene accordata valutando l'uno o l'altro requisito in maniera alternativa e non cumulativa;

o se per operazioni al verricello si intendano i "cicli";

o di specificare cosa si intenda per "operazioni con verricello, effettuate in una base con operatività montana", ovvero se si debbano considerare le sole attività svolte da equipaggi che svolgono la loro attività presso una Base "montana" o anche le operazioni svolte in ambiente "montano" a prescindere dalla dislocazione della Base Hems;

o di chiarire la definizione di "base montana", vista l'assenza di una definizione al riguardo nella normativa cogente di settore.

o di chiarire la definizione di "ambiente montano", vista l'assenza di una definizione al riguardo nella normativa cogente di settore, nonché le relative modalità di calcolo, dal momento che non esiste alcuna certificazione o documentazione valida e riconosciuta da cui si evincano le ore di attività svolte a determinate quote e che le ore risultanti dai libretti di volo dei piloti nel formato ufficiale FCL.050 o dagli ATL non prevedono le classificazioni delle ore di volo in ambiente montano. Si chiede quindi in quale modo calcolare (e poi poter riscontrare) i requisiti sopra esposti e non formalmente tracciati in documenti ufficiali assettati da ENAC, e quali sono i criteri di rispondenza e la verifica che la SA ha stabilito per la verifica dei dati per tutti i requisiti degli equipaggi di volo e di missione. Questo per rendere le dichiarazioni dei concorrenti tra loro comparabili, e rendere dopo la aggiudicazione possibile la verifica di ENAC in base a criteri certi e noti.

Risposta

Si rinvia ai requisiti minimi per i piloti e copiloti riferiti all'ambiente montano come prescritti dal Capitolato tecnico (art. 17).

In merito ai Criteri di valutazione, al punto 2 c si prevede un punteggio complessivo per tutte le esperienze e competenze ivi descritte.

90) Rif. Capitolato Tecnico, "ART. 16 REQUISITI GENERALI DELL'EQUIPAGGIO DI CONDOTTA", pag. 25: "La Ditta deve fornire l'elenco e le generalità dei piloti, dei copiloti solo in caso di attivazione della Base H24, e dei membri HEMS/HHO che intende utilizzare per ciascuna base nonché a segnalare tempestivamente le successive variazioni".

Capitolato Tecnico, "ART. 17 REQUISITI DEI PILOTI/COPILOTI", pag. 25 e 26: "Per entrambi i lotti, tutti i piloti comandanti messi a disposizione dalla Ditta Aggiudicataria devono essere in possesso dei requisiti di seguito riportati e attestati da apposita dichiarazione del pilota ai sensi degli artt. 46 e 47 DPR 445/2000 che riporti la tipologia dell'attività e gli esercenti presso i quali è stata prestata la stessa e corredata da copia dei Libretti di Volo:". "I requisiti di cui sopra devono essere posseduti almeno 30 giorni prima dell'inizio del Servizio".

Disciplinare di gara, "Art. 2 - Modalità di partecipazione", "Step 2 - "BUSTA 2 – DOCUMENTAZIONE TECNICA", pag. 14: in merito al contenuto della "Busta 2 – Documentazione Tecnica", è previsto che "Gli eventuali curricula professionali degli operatori messi a disposizione per l'esecuzione dell'appalto, dovranno essere allegati alla relazione".

"Allegato 3 C - Criteri di Valutazione", criterio "2) Caratteristiche e modalità organizzative del servizio", punto "2.c Personale".

È premiata la "competenza ed abilitazioni dei piloti e dei tecnici, in particolare:

- numero di operazioni con impiego del verricello;
- numero di ore in operazioni con gancio baricentrico"

Tutto ciò premesso, alla luce di un'apparente incongruenza tra le disposizioni suindicate, si chiede di chiarire:

1. se in sede di offerta debbano essere prodotti elenco e generalità del personale che si intende adibire al servizio o se gli stessi vadano forniti solo in corso di vigenza del contratto, da parte della sola Ditta Aggiudicataria (in caso di attivazione della Base H24);
2. se, in virtù di quanto sopra, le dichiarazioni del personale proposto per il servizio debbano essere prodotte in sede di offerta, anche alla luce della circostanza che i requisiti possono essere posseduti almeno 30 giorni prima dell'inizio del servizio; in caso le dichiarazioni vadano presentate in sede di offerta e i requisiti non siano ancora posseduti, si chiede se per il requisito non ancora soddisfatto, la dichiarazione di possesso vada sostituita con una di impegno al conseguimento dello stesso entro il termine suindicato da parte del sottoscrittore;
3. (in caso in cui le dichiarazioni di cui al punto precedente vadano presentate in sede di offerta) data la copiosità dei Libretti di volo in capo a ciascun pilota - qualora conservati e/o ancora disponibili - , come si possa procedere alla allegazione di un numero così elevato di copie, anche in considerazione dei limiti connessi al caricamento di documenti sulla piattaforma; si chiede, pertanto, che la produzione dei libretti possa avvenire da parte della sola ditta aggiudicataria;
4. se i CV vadano o meno presentati in sede di offerta e quindi allegati alla Relazione Tecnica e, in caso di risposta affermativa, si chiede di specificare quanti CV vadano presentati, non essendo previsto un numero minimo di personale da adibire al servizio.

Risposta

Si rinvia a quanto già descritto nel Capitolato ed alle risposte ai quesiti da 1 a 81 già pubblicate .

91) Rif. "Allegato 3 C - Criteri di Valutazione", criterio "2) Caratteristiche e modalità organizzative del servizio", punto "2.c Personale".

Disciplinare di gara, "Art. 8 – Criteri di aggiudicazione"

È premiata la "competenza ed abilitazioni dei piloti e dei tecnici, in particolare:

- numero di operazioni con impiego del verricello;

- numero di ore in operazioni con gancio baricentrico”

Poiché la documentazione di gara non specifica il numero minimo di personale da impiegare per il presente servizio, si chiede, ai fini delle opportune valutazioni per il confezionamento dell’offerta, come verrà applicato il punteggio in rapporto al numero di personale proposto.

Risposta

Si rinvia a quanto già descritto nel Capitolato ed alle risposte ai quesiti da 1 a 81 già pubblicate .

92) Rif. “Allegato 3 C - Criteri di Valutazione”, criterio “4) Esperienza per servizi HEMS già maturata”.

Il punteggio attribuito al criterio suindicato - riferito all’esperienza dell’Operatore Economico - è la risultante della valutazione dei singoli elementi di valutazione che lo compongono, tra cui “Numero di basi HEMS gestite” e “Caratteristiche operative delle basi (montagna, territorio urbano, etc ..)”.

A differenza degli ulteriori e successivi punti (che vengono rapportati agli anni di esperienza, al numero di basi ecc), quelli suindicati, così come formulati, sembrano accordare premialità al criterio dimensionale dell’operatore economico.

Si chiede di voler meglio chiarire la portata del requisito suindicato.

Si chiede, inoltre, di voler fornire criteri univoci per la quantificazione del sub criterio “Esperienza maturata in volo notturno (rapportata agli anni di esperienza, al numero di basi gestite in volo notturno, al numero medio di missioni gestite per singola base, ...)”, al fine di evitare la quantificazione delle ore, da parte delle ditte offerenti, secondo criteri differenti - con conseguente lesione del principio di par condicio tra i partecipanti - scongiurando, quindi, il rischio che, in virtù del numero di personale dipendente, vengano inevitabilmente privilegiati gli operatori di grandi dimensioni, con un maggior numero di piloti, con conseguente privilegio del criterio dimensionale.

Risposta

Si rinvia a quanto già descritto nel Capitolato ed alle risposte ai quesiti da 1 a 81 già pubblicate .

93) Rif. “Allegato 3 C - Criteri di Valutazione”, criterio “1) CARATTERISTICHE DEGLI ELICOTTERI”, sub criterio “1.b Caratteristiche operative: equipaggiamenti aggiuntivi rispetto a quelli previsti nel capitolato speciale”.

Capitolato Tecnico, “ART. 11 IMPIANTI RADIO DI BORDO e APPARECCHIATURE PER COMUNICAZIONI”, pag. 21: “Sarà valutato come elemento migliorativo della qualità dell’offerta presentata la fornitura di un tablet con relativo software, certificato come dispositivo medico CE, per la compilazione della scheda sanitaria di intervento, integrata con i software delle Centrali 118 della Regione del Veneto, con l’eventuale possibile integrazione con i segnali provenienti dai dispositivi medici presenti”.

Ai fini della predisposizione dell’offerta, trattandosi peraltro di elemento premiale e quindi attributivo di punteggio, si chiede di conoscere i software aziendali delle centrali 118 della regione Veneto, ai fini della successiva integrazione con i software da proporre.

Si richiede, altresì, di confermare che l’utilizzo del tablet debba avvenire in volo e che, conseguentemente, per la attestazione e valutazione del requisito premiale, vada prodotta anche la relativa ed indispensabile approvazione EFB.

Risposta

Presso le centrali operative di Verona e Padova è in uso il sistema operativo “Emma” di Beta 80, a Belluno è in uso il sistema operativo “118 Net” di Engineering, mentre a Treviso è in uso un software proprietario.

Si conferma che l’utilizzo del tablet deve avvenire anche in volo e pertanto verrà valutato come requisito premiale unitamente alle relative certificazioni previste dalla normativa vigente.

94) Rif. Capitolato Tecnico, "ART. 7 GESTIONE DEL SERVIZIO", pag. 14: "La Ditta Aggiudicataria dovrà fornire per ciascuna base un sistema hardware e software finalizzato alla gestione operativa ed amministrativa del servizio di elisoccorso I dati devono essere esportabili in un formato compatibile con il software di gestione della C.O. competente, o di altro data base utilizzato dall'Azienda Sanitaria stessa".

Si chiede di conoscere il software di gestione delle varie CO, ai fini dell'adeguamento del sistema hardware e software finalizzato alla gestione operativa ed amministrativa del servizio di elisoccorso e della esportabilità dei relativi dati.

Risposta

Si conferma che l'utilizzo del tablet deve avvenire anche in volo e pertanto verrà valutato come requisito premiale unitamente alle relative certificazioni previste dalla normativa vigente.

95) Con riferimento al chiarimento n°65, vi chiediamo conferma che i libretti di volo dei piloti possano essere presentati, all'interno della documentazione di gara, anche in estratto (quindi non in versione integrale) purché dal citato estratto siano rinvenibili tutti gli elementi previsti dall'art 17 del Capitolato Tecnico

Risposta

Si conferma, con la precisazione che il Fornitore dovrà poi presentare tutta la documentazione richiesta in versione integrale.